21 **Statistisches Jahrbuch** für das Königreich Bayern. Jahrg. 10—13.
22 **Statistisches Jahrbuch** für das Königreich Sachsen. Jahrg. 37—43.
23 **Statistisches Jahrbuch** für den preußischen Staat. Jahrg. 9—12.
24 **Statistisches Handbuch** für das Königreich Württemberg. Jahrg. 1908—13.
25 **Statistische Jahres-, Monats- und Vierteljahrsberichte** verschiedener Städte des In- und Auslandes.
26 **Verzeichnis der Gemeinden** und Wohnsitze des Deutschen Reichs von mindestens 2000 Einwohnern, nach dem Ergebnis der Volkszählung vom 1. XII. 1905: Sonderabdruck aus den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs, 16. Jahrg. 1907, Heft IV.
27 **Vorschriften für die Verwaltung** der verein. preuß.-hess. Staatseisenbahnen. Ausgabe vom I. VII. 1910. Teil I.
28. **Weltwirtschaftliches Archiv,** 6. Bd. Heft 1 (19 5).
29. **Zeitschrift** des Kgl. Bayr. Statistischen Landesamts. Jahrgang 1908 bis 16.
30. **Zeitschrift** „Deutschland", Jahrg. 1910 19.
31. **Zeitung** des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, verschied. Jahrgänge.
32. **Mitteilungen** der Zentralstelle des deutschen Städtetages, mehrere Jahrgänge.
33. **Mitteilungen** des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland.
34. **Kommunales Jahrbuch,** herausgegeben von Lindemann-Südekum, verschied. Jahrg.

II. Darstellungen.

35. **v. Battaglia, Roger:** Ein Zoll- und Wirtschaftsbündnis zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland, 1917 (Schriften des Volkswirtschaftl. Instituts des obersten poln. Nationalkomitees. Deutsche Folge Bd. 1).
36. **Baumann, R.:** Das schweizerische Hotelpersonal in der Kriegszeit. In Zeitschr. f. schweiz. Stat. u. Volksw. 54. Jahrgang. 1918. Heft 2/3.
37. **v. Below, G.:** Art. „Luxus" im Wörterbuch der Volksw. (W. d. V.) 3. Aufl. Bd. II.
38. **Bleicher, H.:** Statistik I. Berlin und Leipzig 1915.
39. **Blum:** Die Fahrgeschindigkeit der Schnellzüge. Im Arch. für Eisenb. 1897.
40. **v. d. Borght, R.:** Das Verkehrswesen. Leipzig 1912.
41. **v. d. Borght, R.:** Art. „Verkehrswesen" im Wörterb. d. Volksw. 3. Aufl. Bd. 2.
42. **Bücher, K.:** Die wirtschaftliche Reklame. In Zeitschr. f. die gesamte Staatswissenschaft. 73. Jahrg. 1917 18. Heft 4.
43. **Bücher, K.:** Entstehung der Volkswirtschaft. Tübingen 1908.
44. **Conrad:** Grundriß zum Studium der politischen Oekonomie. 1910.
45. **Cohn, G.:** Erörterungen über die finanz. Behandlung der Verkehrsanstalten. In Schmollers Jahrb. für Ges., Verw. u. Volksw. im Deutschen Reich. Bd. X. 1886.
46. **Cohn, G.:** Zur Gesch. u. Politik des Verkehrswesens. Stuttgart 1900.
47. **Damm-Etienne, P.:** Das Hotelwesen. Leipzig 1910.
48. **Dehn, Paul:** Der moderne Reiseverkehr. München 1883.
49. **Der Fremdenverkehr** in den deutschen Städten während des Jahres 1910 (Beilage 11 zu den statist. Monatsberichten 1911 der Stadt Straßburg i. E.)
50. **Der Fremdenverkehr** im Jahre 1911 von K Eichelmann in Stat. Jahrb. deutscher Städte. 20. Jahrg. 1914.
51. **Desgl.** Im Jahre 1912. Vom Stat. Amt der Stadt Straßburg i. E.
52. **Die Verwaltung der Residenzstadt Cassel** in den Jahren 1908/11. Im Auftrage des Magistrats herausgeg. vom Statist. Amte der Residenzstadt Cassel 1913.
53. **Fränzel, Ernst:** Der Einfluß der Sommerfrischen auf Volksdichte und Verkehr im nordwestl. Teile des Thüringer Waldes. Inaug. Dissert. Jena 1908.
54. **Göhring, Heinr.:** Erfahrungen mit der Sozialisierung in Vergangenheit und Gegenwart. Gotha 1919.
55. **Götz, W:** Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888
56. **Grunzel:** Der internationale Wirtschaftsverkehr und seine Bilanz. Leipzig 1895.
57. **Grunzel:** System der Handelspolitik. Leipzig 1901.
58. **Grunzel:** System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.

59. **Günther, Ernst**: Die wirtschaftlichen Hilfskräfte Deutschlands und seiner Hauptgegner. 1915. (Heft 7 der Kriegshefte aus dem Industriebezirk").
60. **Guradze**: Notwendigkeit der gesetzlichen Regelung für statistische Erhebungen (Deutsch. Stat. Zentralbl. 1916 Nr. 8/9).
61. **v. Heckel, M.**: Artikel „Luxussteuern" im W. d. V 3. Aufl. Bd. 1.
62. **Heiß, Clemens**: Wohnungsreform und Lokalverkehr. Göttingen 03
63. **Helfferich, Karl**: Deutschlands Volkswohlstand 1888 bis 1913. Berlin 1915.
64. **Huber, F. C.**: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893.
65. **Huber, F. C.**: Artikel „Transport" im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (H. d. St.) 3. Aufl. Bd. 8.
66. **Huber, F. C.**: Art. „Verkehrsmittel und Verkehrswege," ebenda.
67. **v. Inama-Sternegg**: Neue Probleme des modernen Kulturlebens. Leipzig 1808.
68. **Jungnickel**: Die Fahrgeschwindigkeit der Schellzüge. (Archiv für Eisenbahnwesen). 1890.
69. **Kamp**: Dei Reise- und Fremdenverkehr im In- und Ausland. 1912. (Veröffentlichungen des Bundes deutscher Verkehrsvereine (B. d. V.). III.
70. **Knapp, G. F. und Fuchs, C. F.**: Die Bauernbefreiung in Deutschland (H. d. St. 3. Aufl. Bd. 2).
71. **Krauß, M.**: Die Grundlagen des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland. München 1917.
72. **Lindemann, Hugo**: Städteverwaltung und Munizipalsozialismus in England. Stuttgart 1906.
73. **Losch**: Wanderungsstatistik („Die Statistik in Deutschland 1911. Ehrengabe für G. v. Mayr".)
74. **Lotz, W.**: Verkehrsentwicklung in Deutschland 1880/1900. (fortgeführt bis zur Gegenwart). 3. Aufl 1910.
75. **v. Mayr, Georg**: Statistik und Gesellschaftslehre. Freiburg 1897.
76. **v. Möser, Justus**: Patriotische Phantasien (Ausg. von R. Zöllner, Leipzig 1871.)
77. **v. Oettingen, M.**: Die Moralstatistik in ihrer Bedeutung für eine Sozialethik. Erlangen 1881.
78. **v. Phillippovich, Eugen**: Grundriß der politischen Oekonomie. Tübingen 1916.
79. **Pohle, K.**: Die Entwicklung des Wirtschaftslebens im letzten Jahrhundert. 2. Aufl. Leipzig 1908.
80. **Rathenau, Walter**: Die neue Wirtschaft. Berlin 1918.
81. **Rehm, H.**: Artikel „Freizügigkeit" (H. d. St. 3. Aufl. Bd. 4)
82. **Roth**: Die Beherbergung der Meßfremden in Leipzig. (Zeitschr. Deutschland 1917. Nr. 4).
83. **Schmoller, G.**: Stutien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen. In Jahrb. f. Gesetzgebg. Verwaltg. u. Volkswirtschaft im Deutsch Reich. 1884/87.
84. **Schott**: Die Citybildung in den Großstädten (Stat. Jahrb. deutscher Städte. 14. Jahrgang 1907).
85. **v. Schullern zu Schrattenhofen**: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft in Jahrb. für Nat. u. Stat. III. F. 42. Bd. 1911.
86. **Schulze**: Die Aufgabe eines städtischen Verkehrsamtes im Harze. (Zeitschrift „Der Harz". 20. Jahrg. 1913. Heft 12).
87. **Schulze, W.**: Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf den Haupteisenbahnen in Europa (Archiv f. Eisb. 1901).
88. **Seyfert**: Zur Geschichte der Verkehrsentwicklung (Zeitschrift „Deutschland" 1918, Nr. 8)
89. **Shadwell, Arthur**: England, Deutschland und Amerika. 1908.
90. **Sommerlad, Th.**: Artikel „Verkehrswesen im M. A." (H. d. St 3. Aufl. Bd. 8.)
91. **Steinmann-Bucher**: Deutschlands Volksvermögen im Kriege. 2. Auflage 1916. (24. Heft der finanzwirtschaftl. Zeitfragen.)
92. **Stradner, J.**: Der Fremdenverkehr. Graz 1905.
93. **Stradner, J.**: Kulturbilder aus Steiermark. Graz 1890.
94. **Uderstädt, Rolf**: Der Fremdenverkehrsverein als kommunale Einrichtung. (Allg. deutsche Bäderzeitung. 11. Jahrg. 1914. Nr. 35.)
95. **v. Waltershausen, Sartorius**: Die süditalienische Auswanderung und ihre volkswirtschaftlichen Folgen. (Jahrb. f. Nat. u. Stat. III. F. 41. Bd. 1911)
96. **Wassermann, Rud.**: Ein Ausfuhrverbot für Kunstwerke und die Interessen Bayerns (Münchn. Neuest. Nachr. Nr. 322. 1917).
97. **Wichert**: Eisenbahnhygiene in Bezug auf die Reisenden (Archiv für Eisenbahnwesen. 1890.)

98. **Wiedenfeld, Kurt**: Der Volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel (in „Die Entwicklung d. deutsch. Volkswirtschaftslehre im 19. Jahrh. Festschr. f. Schnoller. Teil II Leipzig 1908.
99. **Wiedenfeld, Kurt**: Artikel „Eisenbahnstatistik" (H. d. St. 3. Aufl. Bd. 3)
100. **Wiedenfeld, Kurt**: Weltverkehr (W. d. V., 3. Aufl. Bd. 2.)
101. **Wilson, Woodrow**: Der Staat. Elemente historischer Politik. Autorisierte Uebersetzung von Günther Thomas. Berlin-Leipzig 1913.
102. **Woerl, Leo**: Die Hebung des Fremdenverkehrs in Stadt und Land. Leipzig 1901.
103. **Wolff, H.**: Die inneren Wanderungen, unter besonderer Berücksichtigung der W. mit fester Wohnstätte (Conr. Jahrb f. Nat. u. Stat., III. F. 39. Bd. 1910.)
104. **Wolff, H.**: Die Statistik und die Wissenschaft (in „Die Statistik in Deutschland", Ehrengabe für G. v. Mayr 1911.)
105. **Wyler, Jul.**: Fremden-Industrie und Bevölkerungsbewegung (Zeitschrift für schweiz. Stat. u. Volkswirtsch. 53. Jahrg. 1917. 54. Jahrg. 1918.)
106. **Wyler, Jul.**: Fremden-Verkehr und Bevölkerungsbewegung (Zeitschrift für schweiz. Stat. u. Volkswirtsch. 54 Jahrg. 1918, Heft 4)
107. **Zollinger, W.**: Fremdenverkehr und Zahlungsbilanz (Zeitschr. für schweiz. Stat. u. Volksw. 52. Jahrg. 1916, Heft 2)

Von einer volkswirtschaftlichen Literatur über den Fremdenverkehr kann nicht gesprochen werden. Das Problem wird hier und da in Lehrbüchern und fachwissenschaftlichen Werken gestreift, und gelegentliche engbegrenzte Abhandlungen über dieses Thema erschöpfen nur die eine oder andere Seite der mit dem Fremdenverkehr zusammenhängenden Fragen. Einen kleinen Beitrag zur Ausfüllung dieser Lücke will die vorliegende Untersuchung leisten. Mit dem Bewußtsein, hiermit Neuland zu betreten, verbindet sie die Hoffnung, daß trotz der besonders durch die Kriegsverhältnisse erschwerten Materialbeschaffung dem noch unbebauten Boden eine reiche Ernte abzugewinnen sein wird.

Kap. 1. Die Volkswirtschaftliche Definition des Begriffes „Fremdenverkehr".

Mit der politischen Konsolidierung der modernen Staaten zwischen 1815 und 1871 setzt in allen Kulturstaaten eine große Beweglichkeit der Bevölkerung ein, in einem in der Geschichte kaum dagewesenen Umfange.

Der Nationalökonom wandte nun aber lange Zeit hindurch sein Interesse nicht der Bevölkerungsbewegung in ihrem ganzen Umfange zu, sondern beschäftigte sich, soweit es sich um das Gebiet der Wanderungen handelte, nur mit einem Teile derselben, den äußeren Wanderungen, also mit dem Problem der Ein- und Auswanderung. Und auch hierbei kam man zunächst nicht zu der Einsicht, daß neben Ein- und Auswanderung auch noch ein drittes wichtiges volkswirtschaftliches Problem, der Fremdenverkehr, den äußeren Wanderungen zuzurechnen sei. Als zeitweilige oder periodische Auswanderung, wie sie der Fremdenverkehr von und nach dem Auslande doch unzweifelhaft darstellt, galt ganz einseitiger Weise nur die zeitweilige Auslandsgängerei der Arbeiter.[1]) Die Zusammenhänge zwischen Fremdenverkehr und Auswanderungen erkannte man erst später, als man nämlich, etwa seit den 90 er Jahren des vorigen Jahrhunderts, sich auch mit dem anderen Teile der Wanderungen, den inneren Wanderungen, zu befassen begann. Denn nun erkannte man, daß auch ihnen eine große volkswirtschaftliche Bedeutung zukomme. Ihre wohltuende Wirkung zeigte sich für Deutschland vor allem darin, daß die deutschen Stämme, die bisher Jahrhunderte lang in ziemlicher Abgeschlossenheit voneinander gehaust hatten, deren Eigenart sich daher in scharfer Ausprägung hatte entwickeln können, nun kräftig durcheinander geschüttelt und in dem Schmelztiegel der modernen deutschen Volkswirtschaft zu einer einheitlichen Masse gemischt wurden. Also Zuzug und Fortzug von

[1]) So z. B. Jos. Grunzel. Der internationale Wirtschaftsverkehr und seine Bilanz, S. 161.

einem Orte zum anderen, Umzug innerhalb des Weichbildes eines Ortes, diese Probleme fanden nun ebenfalls das gebührende Interesse.

Wie man aber vorher nicht die Wanderungsbewegungen in ihrem ganzen Umfange in den Kreis der Betrachtungen zog, sondern nur die Außenwanderungen behandelte, wie man ferner unter diesen den Fremdenverkehr ganz außer Acht ließ, so verfiel man auch jetzt bei der Betrachtung der Binnenwanderungen in den gleichen Fehler der Einseitigkeit, indem man den Fremdenverkehr wieder nicht als ein überaus wichtiges Glied auch in der Kette der Binnenwanderungen erkannte, ein Verhalten, das durch die historische Entwicklung der Nationalökonomie bedingt war. Die Volkswirtschaftslehre des 18. Jahrhunderts stellte sich naturgemäß auf das In der auswärtigen Handelsbilanz, also einer reinen Warenverkehrsbilanz, gipfelnde Merkantilsystemstem ein. Als dieses von der physiokratischen und dann von der Freihandelslehre des Manchestertums abgelöst wurde, erfuhren auch die Verkehrsfragen eine ganz neue Behandlung, insofern, als die neue Lehre auch dem Personenverkehr ihre Aufmerksamkeit widmete. Dabei beging sie aber den Fehler, daß sie nur den auswärtigen Personenverkehr untersuchte, während sie den Binnenverkehr, die inneren Wanderungen, außer Acht ließ. So ist es zu verstehen, daß alle die unter dem Banne der eben geschilderten historischen Entwicklung stehenden volkswirtschaftlichen Untersuchungen und Lehrbücher den Fremdenverkehr immer nur unter dem Gesichtswinkel des Ausländerverkehrs betrachten. Philippovich,[1]) der den Fremdenverkehr als zeitweilige Auswanderung ohne Begrenzung auf eine bestimmte Zeit definiert, äussert sich an anderer Stelle: „Dem Passivum der Handelsbilanz muß ein Aktivum der Zahlungsbilanz gegenüber stehen. Diese setzt sich aus vielen Posten zusammen. Vorübergehend kann sie durch Schuldaufnahme, gelegentliche, an sich nicht dauernde Forderungen an das Ausland (z. B. Reiseverkehr) aktiv gemacht werden.

Conrad,[2]) der wie Philippovich und viele andere den Fremdenverkehr mit wenigen Worten streift, sagt an der Stelle, wo er die Natur als Produktionsfaktor behandelt: „Die landwirtschaftlichen Schönheiten (der Schweiz) und der dadurch herangezogene Fremdenverkehr geben der Volkswirtschaft

[1]) Grundriß der polit. Oekonomie (7. Aufl.) II, 1, S. 334.

[2]) Grundriß I, S. 31 und 194.

des Landes wenigstens zum großen Teile eine bestimmte Richtung“, und an anderer Stelle: „Für die Zahlungsbilanz kommen auch die Summen in Betracht, welche ausländische Reisende im Inlande verzehren“.

War also jetzt der eine Fehler beseitigt, indem man auch dem Fremdenverkehr innerhalb der äußeren Wanderungen die ihm zukommende Stellung einräumte, so blieb der andere Fehler weiter bestehen, denn daß der Fremdenverkehr auch den Binnenwanderungen, und sogar in der Hauptsache diesen, zururechnen sei, davon ist in der volkswirtschaftlichen Literatur im großen und ganzen nichts zu finden. Charakterisiert doch z. B. Philippovich die Binnenwanderungen als „den Zuzug vom Lande nach der Stadt, von der Landwirtschaft zur Industrie“.

Zu den wenigen, welche die Stellung des Fremdenverkehrs innerhalb der Wanderungen richtig erkannten, gehörte allerdings schon in den 90er Jahren Georg von Mayr, welcher die Wanderungen zerlegte nach:

1. der sozialen Absicht der Wandernden,
2. den räumlichen Verhältnissen der Wanderungslinien.

Die letzteren wieder unterscheidet er, je nachdem dabei politische Grenzen überschritten werden oder nicht, nach inneren und äußeren Wanderungen und rechnet zu ihnen auch den Reise- und Fremdenverkehr, der in das Gebiet der äußeren Wanderungen gehört, wenn er ins Ausland geht, bezw. von ihm kommt, und der den inneren Wanderungen zuzuzählen ist, wenn er sich nur im Inland bewegt.[1])

Karl Bücher[2]) teilt die Wanderungen nach dem politisch-geographischen Erstreckungsgebiet in innere und äußere Wanderungen oder mit Rücksicht auf das populationistische Resultat in solche mit

1. steter Ortsveränderung,
2. temporärer } Umsiedlung.
3. dauernder }

Unter einem ganz neuen Gesichtswinkel, dem der festen und beweglichen Wohnstätte, betrachtet die Wanderungen H. Wolff.[3]) Er scheidet sie in

1. solche, bei denen der Wandernde seinen bisherigen Wohnsitz aufgibt, um sich an einem anderen Orte niederzulassen — sie fallen unter Zuzug, Fortzug und

[1]) Statistik und Gesellschaftslehre II, 328 ff.

[2]) Entstehung der Volkswirtschaft, S. 410 ff.

[3]) Conrads Jahrbücher f. Nat u. Stat. III. F., 39. Bd. S. 166 ff.

eventuell Umzug, falls der neue Wohnsitz innerhalb desselben Ortes genommen wird —,

2. solche, bei denen der Wandernde seine Wohnstätte nur zeitweilig verläßt, um am Ende der Wanderung wieder dorthin zurückzukehren.[1]) Zu der letzten Art von Wanderungen, die natürlich nach den örtlichen, beruflichen, gesellschaftlichen, konfessionellen usw. Schichten, die von ihnen erfaßt werden, ganz verschiedene Formen annehmen können, rechnet er auch den Fremdenverkehr. Mit ihm definieren wir diesen also als eine Form der Wanderungen, und zwar diejenige Form, bei denen der Wandernde seinen Wohnort nur zu zeitweiliger Abwesenheit verläßt, um am Ende der Wanderung wieder dorthin zurückzukehren, d. h. also der Fremdenverkehr, ob er nun ausländischer oder einheimischer Personenverkehr ist, stellt dar eine Wanderung mit fester Wohnstätte.

Innerhalb des Gebietes der Wanderungen nimmt der Fremdenverkehr, soweit sich dies ermitteln läßt, eine sehr bedeutende Stellung ein, da seine Zahlen, wenn sie ja auch absolut eine andere Bedeutung haben, die der Fortzüge und Zuzüge sehr erheblich übertreffen, und in den meisten Fällen sogar die der Umzüge, wo nicht überschreiten, so doch wenigstens annähernd erreichen. Für die Jahre 1908 bezw. 1910/13 ergibt sich folgendes Bild:

Ort und Jahr	Zuzüge	Fortzüge	Umzüge[2])	Fremde
Frankfurt a. M. 1908	69 852	96 056	66 544	556 971
10	75 866	99 074	67 636	516 378
13	77 342	105 260	69 616	ca. 500 000
Halle a. d. S. . 1909	34 407	33 747	40 283	115 474
10	35 500	33 836	56 334	121 961
13	34 953	33 974	54 312	121 339
Leipzig 1908	87 765	90 056	202 778	107 906
10	96 884	94 824	211 902	195 430
13	104 838	105 206	218 808	304 351
Mainz 1908	16 605	15 506	—	123 831
10	16 135	16 075	—	127 631
13	17 358	17 668	—	126 947

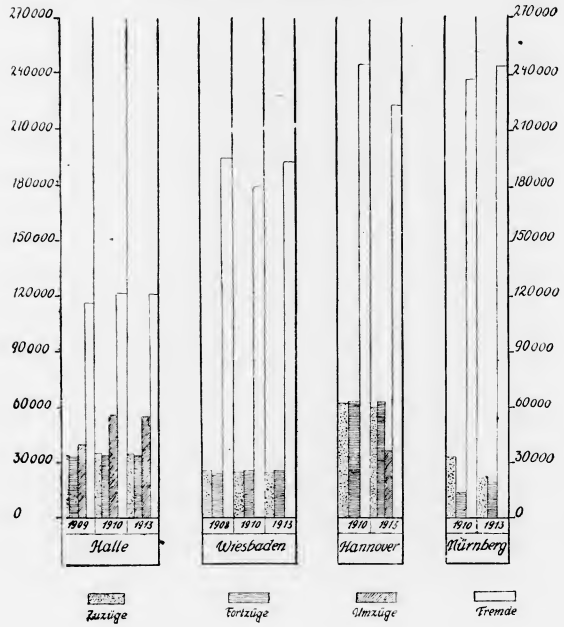
[1]) Vgl. die Definition von „Wohnsitz" in der Prov. L. G. O. vom 3. VII. 91: „Einen Wohnsitz hat jemand an dem Orte, an welchem er eine Wohnung unter Umständen innehat, die auf die Absicht dauernder Beibehaltung einer solchen schließen lassen".

[2]) Eine Zusammenstellung der Umzüge wird in vielen Städten nicht gemacht.

Ort und Jahr	Zuzüge	Fortzüge	Umzüge	Fremde
Wiesbaden . . 1908	23 830	22 577	—	193 821
10	23 120	23 468	—	179 674
13	22 427	23 348	—	192 108
Stettin 1911	37 488	32 846	—	82 144
12	39 223	33 409	90 211	87 029
13	40 938	35 058	84 323	89 467
Hannover . . . 1910	63 038	63 135	—	244 420
13	59 211	63 207	36 615	223 968
Nürnberg . . . 1910	33 124	13 202	—	237 980
13	31 291	17 859	—	244 035

Ehe wir mit den weiteren Darlegungen fortfahren, liegt es uns noch ob, den Begriff „Fremdenverkehr", wie er im folgenden verstanden werden soll, endgültig zu präzisieren.

Der Fremdenverkehr und sein Verhältnis zu den übrigen Wanderungsarten.



cp. 2. Begrenzung des Begriffes „Fremder".

Nach der oben gegebenen Definition des Wortes „Fremdenverkehr" müßte als Fremder gelten jeder Nichteinheimische, der sich aus irgend welchen Gründen vorübergehend an einem Ort aufhält, der nicht sein Wohnsitz ist. Es wäre sehr erwünscht, wenn wir imstande wären, die Zahl der Fremden in diesem weiten Umfange festzustellen. Leider ist dies aber unmöglich, denn die Zahl aller derjenigen Fremden, welche nur tagsüber in einen Ort kommen, also etwa[1]) der aus der Nachbarstadt zu Einkäufen oder sonstigen Zwecken in die Stadt fahrenden Personen, wird als Fremdenverkehr nicht registriert und kann auch als solcher nur schwer direkt gemessen werden. Schätzungsweise wird man allerdings die Größe dieser Kategorie von Fremden erschließen können, etwa durch die Vergleichung der von den Eisenbahnverwaltungen, Schifffahrts- und anderen Verkehrsgesellschaften zuweilen veröffentlichten Nachweise über die Zahl der abgegebenen Fahrkarten oder der angekommenen Personen.[2]) So betrug die Zahl der auf den Staatsbahnhöfen abgegebenen Fahrkarten in:

München	1908	6 965 225,
	11	7 556 525,
	13	8 729 553,
Nürnberg	1911	3 687 226,
	13	4 186 722,
Augsburg	1911	1 892 811,
	13	1 991 338.

Die Zahl der angekommenen Personen betrug in Hamburg:

	im Vorortsverkehr	im Seebäder- u. Küstenverkehr
1905	505 203	21 845
1910	977 889	87 010
1913	1 626 934	88 257

[1]) In verschiedenen Städten des Auslands wird die Zahl der angekommenen Personen regelmäßig mit angeführt, z. B. von 1880/1909 im Statistisk aarbok for Kristiania by 1909.

[2]) Münchner Jahresübersichten 21, Heft 2 und Stat. Jahrb. für das Königreich Bayern.

Es ist natürlich klar, daß in diesen Zahlen zum großen Teile auch Einheimische enthalten sind, immerhin aber werden sich aus ihnen auch Rückschlüsse auf den Fremdenverkehr machen lassen.

Nicht direkt für einen bestimmten Ort, sondern für mehrere zusammen können Rückschlüsse auf den Fremdenverkehr gewonnen werden aus den hier und da veröffentlichten Zahlen über den Ausflugsverkehr, denn die Ausflügler einer Großstadt bilden ja ihrerseits für die von ihnen besuchten Ausflugsorte auch Fremde. Dieser Ausflugs-, Sonn- und Feiertagsverkehr wird nämlich leider nicht am Zielorte gemessen, sondern die Zusammenstellungen darüber beziehen sich auf die an den Abgangsstationen ausgegebenen Fahrkarten. Die Zahl der in München im Nahverkehr des Haupt- und Ostbahnhofs sowie auf der Isartalbahn verausgabten Fahrkarten betrug an folgenden Sonn- und Feiertagen:[1])

Tag	Jahre 1908	1909	1913
Neujahr	27 169	14 668	19 000
Lichtmeß	19 536	14 649	—
Mariä Verkündigung	14 974	16 807	—
Ostern[2])	51 089	146 664	37 610
Pfingsten[3])	90 859	129 522	25 827
Fronleichnam	60 582	45 799	20 474
Christi Himmelfahrt	27 773	74 851	57 404
Mariä Himmelfahrt	47 602	70 859	—
Allerheiligen	28 770	18 221	39 548

Außer derartigen Zusammenstellungen der Eisenbahndirektionen und Vekehrsgesellschaften, die nicht häufig veranstaltet werden und auch, wie erwähnt, hinsichtlich der Ermittlung der Fremdenzahlen für bestimmte Orte nur mittelbare Rückschlüsse gestatten, könnte der reine, absolute Fremdenverkehr nur durch besonders angestellte Beobachtungen aller der zu Fuß und Wagen oder mit der Bahn ankommenden Personen ermittelt werden, ein Verfahren, das wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten im allgemeinen nicht gut durchführbar ist, aber doch hier und da bei ganz besonderen

[1]) Vgl. Ztschr. d. Kgl. Bayr. Stat. Landesamts 1910 u. Münchn. Mon Berichte 1918.

[2]) Der auffallende Unterschied in der Menge der verausgabten Ausflugskarten erklärt sich aus der verschiedenen Witterung der Tage.

[3]) Beide Festtage gerechnet.

Anlässen zur Ausführung gekommen ist, z. B. in Aachen gelegentlich der vom 9. bis 25. Juli 1895, 1902 und 1909 stattgefundenen Heiligtumsfahrten.[1])

Aehnlich ist es mit zwei anderen Fremdenkatogorien, denn auch zweitens der Verkehr aller Fremden, die bei Verwandten, Bekannten, oder überhaupt in Häusern oder Familien absteigen, die keiner polizeilichen Meldepflicht unterliegen, sowie drittens der Verkehr derjenigen Ortsfremden, welche nur zu Erwerbszwecken tagsüber und Tag für Tag der Woche — Losch[2]) nennt sie nicht ungeschickt „Pendelwanderer“ — in die Stadt kommen, dieser ganze Verkehr wird ebenfalls nicht als Fremdenverkehr gezählt. Die Fremden, welche bei Verwandten und Bekannten oder in solchen Häusern absteigen, die zur polizeilichen Anmeldung der zugereisten Personen nicht verpflichtet sind, können überhaupt nicht erfaßt werden. Ihre Nichtberücksichtigung bei einer Untersuchung über den Fremdenverkehr ist ebenso wie die Unmöglichkeit der Feststellung der gelegentlich zu Einkäufen oder sonstigen Zwecken die Stadt besuchenden Fremden sehr bedauerlich, da beide Kategorien von Fremden unter Umständen, im Durchschnitt jedenfalls sicher, den von ihnen besuchten Orten große wirtschaftliche Vorteile bringen. Daß auch die an dritter Stelle genannte Art von Fremden, welche Tag für Tag und eventuell nur an bestimmten Wochentagen zu Erwerbszwecken in die Stadt kommen, nicht als Fremdenverkehr betrachtet wird, obwohl sie, streng genommen, ja auch als solcher anzusehen wären, ist eine belanglose Ungenauigkeit. Da sie sich in der Stadt nur zu Dienstzwecken aufhalten und nach Beendigung ihrer Arbeit die Stadt verlassen, dürften sie für das vekehrswirtschaftliche Leben derselben vermutlich von geringer Bedeutung sein. Ihre Feststellung ist außerdem noch mit großen Schwierigkeiten verknüpft, da sich die gelegentlichen Veröffentlichungen der Verkehrsanstalten fast immer nur auf die Zahl der verkauften Fahrkarten beziehen, während die Anzahl der bei der Ankunft vorgezeigten Zeit- und Arbeiterkarten nicht festgestellt wird.

Für den wirklich zahlenmäßig meßbaren, reinen Fremdenverkehr bleiben somit eigentlich nur drei Kontingente von Fremden übrig:

[1]) Vgl. S. 49.

[2]) Art. Wanderungsstatistik in „Die Statistik in Deutschland“ (Ehrengabe für G. v. Mayr), 1911.

1. die in Hotels und Gasthöfen absteigenden Fremden,
2. diejenigen, welche unter „Zuzug von auswärts" geführt werden, also alle die Fremden, welche sich voraussichtlich länger als eine Woche in der Stadt aufhalten wollen, auch wenn sie in einem Gast- oder Logierhause Wohnung nehmen; abgesehen natürlich von Bade- und Kurorten, wo die Fremden auch bei so langdauernden Aufenthalte nicht als auswärtiger Zuzug gelten, sondern als Fremde gezählt werden;
3. der Fremdenverkehr in den Herbergen, der in den meisten Städten getrennt von dem übrigen Fremdenverkehr oder in einer besonderen Tabelle „Sozialstatistik"[1]) für sich registriert wird, da er als ein nur in sehr geringem Umfange die wirtschaftlichen Interessen, z. B. den Geldumsatz in der Stadt fördernder Faktor angesehen wird, übrigens auch zahlenmäßig weit hinter der Zahl der Hotel- und Gastshoffremden zurückbleibt, denn sein Anteil am Gesamtfremdenverkehr betrug in % in:

Ort	Jahr				
	1909	1910	1913	1915	1917
Berlin	16,55	15,97	15,11	10,45	7,93
Charlottenburg . . .	—	11,62	4,40	4,83	0,88
Nürnberg	9,84	9,02	8,96	4,91	1,74
Würzburg	—	—	19,30	7,42	4,06
Aachen	—	—	16,11	7,15	1,87
Kiel	—	25,06	22,32	12,98	7,86
Straßburg	—	25,76	21,80	15,75	4,93
Hannover	—	—	10,83	7,94	3,82

Aus diesem Grunde werden, wo nicht anders bemerkt, die Herbergsfremden nicht in den Fremdenverkehr einbezogen, ein Verfahren, das u. a. auch in Oesterreich üblich ist. Dort wird als Fremder gezählt, „wer ortsfremd im einem Orte übernachtet, mit Einschluß der Passanten und Touristen, mit Ausschluß der Arbeitsuchenden und Hausierer".[2])

Aber auch diejenigen Fremden, welche in den polizeilichen Listen als „Zugug von auswärts", also nicht beim Fremdenverkehr gezählt werden, bleiben hier natürlich unberücksichtigt. Die oben gegebene Definition des Wortes Fremdenverkehr als einer Wanderung mit fester Wohnstätte, die

[1]) z. B. in den Stat. Monatsber. von Halle.
[2]) Vgl. Oesterr. Stat. Handbuch, 34. Jahrg. [1915]. Wien 1917.

nur zeitweilig verlassen und immer wieder aufgesucht wird, fordert ohnehin diese Beschränkung, da es sich bei dem auswärtigen Zuzug ja um Wanderungen mit beweglicher Wohnstätte handelt.

Als Fremdenverkehr soll also nur gelten der Verkehr der in den Hotels und Gasthäusern absteigenden Personen, soweit sie sich weniger als eine Woche darin aufhalten — in Kur- und Badeorten werden als „Fremde" betrachtet auch die Gäste, die länger als eine Woche dort verweilen —. Als zahlungskräftige und das Wirtschaftsleben der von ihnen besuchten Orte nachhaltig beeinflussende Fremde können auch nur sie das Interesse der betreffenden Kreise erwecken, ein Gesichtspunkt, von dem sich offenbar auch verschiedene Städte des Auslandes leiten lassen: In den Monatsberichten von Wien gelten nur die Hotelfremden als Fremdenverkehr, und die Monatsberichte zweier holländischer Städte — Amsterdam und Utrecht — führen nur die „in de vornamste hotels" abgestiegenen Fremden als Fremdenverkehr auf, lassen den Herbergsverkehr also gänzlich außer Acht. Aber selbst hierbei darf nicht übersehen werden, daß sich unter diesen Hotel- und Gasthausfremden — freilich wird es nur ein verschwindend geringer Prozentsatz sein — noch Stadtbewohner befinden können, die aus verschiedenen Gründen, etwa zur Umzugszeit, für einen oder mehrere Tage im Hotel Wohnung nehmen, was sich leicht entscheiden läßt.

cp. 3. Die Fremdenverkehrsregistrierung und Statistik.

Die Registrierung und Statistik des Fremdenverkehrs ist trotz vielfacher recht beachtenswerter Verbesserungsvorschläge und tatsächlicher Verbesserungen auch heute noch ein Schmerzenskind der Statistik geblieben. Von den erwähnten Verbesserungsvorschlägen sei zunächst derjenige angeführt, welchen ein führender Statistiker, Prof. Neefe,[1]) schon im Jahre 1906 der in Stuttgart tagenden 20. Konferenz der deutschen Städtestatistiker als förmlichen „Antrag betreffend Statistik des Fremdenverkehrs" vorlegte. Neefe wünschte nämlich:[2])

1. die Fremdenzahlen für jeden Tag, für jede Woche, mindestens für jeden Monat, unterschieden nach männlich, weiblich und den Herkunftsländern,
2. Fremde in Kranken- und anderen Anstalten,
3. Fremde in Privatwohnungen,
4. eine jährliche Nachweisung über den Stand der Einrichtungen zu Gunsten des Fremdenverkehrs, die Zahl der Fremdenzimmer, Zahl der Fremdenbetten, Zimmer- und Bettenpreise, Angestelltenzahl nach Beschäftigung und Geschlecht, die besonderen Einrichtungen der Hotels und Badeanstalten, Personenaufzüge, Wagenverkehr zum Bahnhof, Tätigkeit der Fremdenverkehrsvereine, die Verkehrsbüros, Fremdenführer, über organisierte Führungen der Fremden durch die Stadt, gedruckte Fremdenführer, Stadtpläne, besondere Maßnahmen und Aufwendungen der Stadt zur Hebung des Fremdenverkehrs.

An eine so großzügige Aufstellung der Fremdenverkehrsstatistik war aber zunächst nicht zu denken.

[1]) Der bekannte Herausgeber des Statistischen Jahrbuchs deutscher Städte.

[2]) Vgl. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte, 20. Jahrgang, S. 266.

Erst 4 Jahre später, im Jahre 1910, trat das statistische Amt der Stadt Straßburg i. E. dieser Frage näher und versuchte, in den einzelnen Städten etwa vorhandenes Material zu sammeln. Aber nur 25 deutsche Großstädte lieferten Angaben, und auch diese meist nur sehr summarischer Art.[1]) Der Versuch wurde ein Jahr später fortgesetzt. Diesmal konnten bereits 58 deutsche Städte berücksichtigt werden.[2])

Die im Jahre 1911 in Dresden tagende Konferenz der deutschen Städtestatistiker nahm erneut Anlaß, sich mit der Frage der Fremdenverkehrsstatistik zu befassen. Im Hinblick auf die Wichtigkeit der dort gefaßten Beschlüsse seien dieselben hier wiedergegeben:[3])

a) Die Konferenz der Städtestatistiker wendet der Feststellung des Fremdenverkehrs in den einzelnen Städten unter Anerkennung der großen wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Städte besondere Aufmerksamkeit zu.

b) Sie unterstützt die Bestrebungen zum Ausbau der Fremdenverkehrsstatistik, indem sie ihren Mitgliedern empfiehlt, möglichst die Auszählungen der polizeilichen Meldezettel im Amte monatlich vornehmen zu lassen und dabei eine Unterscheidung mindestens nach Hotel- und Herbergsgästen, sowie nach Deutschen und Ausländern in beiden Kategorien anzuordnen.

c) Das weiter erstrebenswerte Ziel ist die Feststellung der Zahl der Uebernachtungen. Damit käme man der richtigen Einschätzung der Bedeutung des Fremdenverkehrs in wirtschaftlicher Beziehung weit näher und erhielte das einzig richtige Moment für die Vergleichbarkeit der Fremdenstatistik in den verschiedenen Städten.

Trotz aller dieser Verbesserungsvorschläge steht aber die Fremdenverkehrsstatistik in Deutschland — mit Ausnahme der bayrischen, wovon noch näher die Rede sein wird — noch immer auf einem sehr tiefen Niveau. Denn die Registrie-

[1]) Vgl. Beilage 2 zu den Statist. Monatsberichten der Stadt Straßburg 1910.

[2]) Das wertvolle Ergebnis dieser Untersuchung erschien als Beilage 11 zu den statist Monatsberichten für 1911 unter dem Titel: „Der Fremdenverkehr in den deuschen Städten während des Jahres 1910."

[3]) Vgl. Statist, Jahrbuch deutscher Städte, 20. Jahrgang 1914 S. 267.

rung des Fremdenverkehrs erfolgt in den verschiedenen Städten heute nach so verschiedenen Grundsätzen, daß interlokale Vergleichungen über ihn mit sehr erheblichen Schwierigkeiten verknüpft, wenn nicht unmöglich sind.[1]) Die erste ergibt sich aus dem Umstande, daß die verschiedenen Städte die Angaben über den Umfang ihres Fremdenverkehrs in ganz verschiedenen Veröffentlichungen niederlegen. Wir finden sie zum Teil in den Verwaltungsberichten,[2]) z. T. in den statistischen Monats- Vierteljahres- und Jahresberichten bezw. Jahrbüchern,[3]) gelegentlich auch außerdem noch in den von einigen Statistischen Aemtern herausgegebenen Statistischen Taschenbüchern[4]) Es gibt aber auch Orte, die in keinem der eben genannten Berichte Mitteilungen über den Fremdenverkehr veröffentlichen.[5])

Eine weitere Schwierigkeit entsteht daraus, daß innerhalb dieser Verwaltungs-, Monats-, Vierteljahrs- und Jahresberichte wieder die Angaben über den Fremdenverkehr an ganz verschiedenen Stellen zu suchen sind, wie überhaupt auch sonst hinsichtlich der statistischen Schemata in ihnen ein buntes Durcheinander besteht. So führen einzelne Städte

[1]) Es wird an dieser Stelle interessieren, daß eine Urkunde bereits für das Jahr 1784 die Führung einer Fremdenverkehrsstatistik in Leipzig belegt (vgl Zeitschr. „Deutschland" Nr 9 — 1918 —, S. 174): „Ferner fragt den Reisenden der Thorschreiber nach seinem Namen, seinem Stande, woher er kommt und wo er logieren werde; dies beantwortet er. Die Namen der hier ankommenden Fremden werden täglich in eine Liste gebracht, welche in den hiesigen Familien und öffentlichen Häusern bekannt gemacht wird". Einen solchen Thorzettel veröffentlicht z. B. das Leipziger Tageblatt im Jahre 1838: „Thorzettel von 7. April. Von gestern Abend 6 bis heute früh 7 Uhr. Grimmaisches Tor: Hr. Tuchm. Witschel, v. Oschatz, bei Witschel, Hr. Kaufm. Böhmer, v. Magdeburg in Blumenberge. Fr. v. Breitkopf nebst Familie, v. Warschau, pass. durch die Dresdner Diligence". In derselben Weise erfolgte die Feststellung der Fremden an den anderen Toren.

[2]) u. a. in Coblenz, Erfurt, Hildesheim, Liegnitz, Magdeburg, Plauen, Wernigerode.

[3]) u. a. in Aachen, Berlin, Bremen, Cassel, Cöln, Düsseldorf, Elberfeld, Essen, Freiburg, Frankfurt a. M., Halle, Hannover, Kiel, Königsberg, Leipzig, Lübeck, Mannheim, München, Nürnberg, Mainz, Stettin, Straßburg, Wiesbaden, Amsterdam, Antwerpen, Stockholm, Utrecht, Wien, Zürich.

[4]) u. a. in Düsseldorf, Lübeck, Mannheim, Wien, Mainz, Berlin.

[5]) u. a. in Altona, Braunschweig, Dortmund, Stuttgart.

eine ganz selbständige Tabelle „Fremdenverkehr",[1]) andere[2]) erwähnen ihn bei der Rubrik „Verkehrswesen" bezw. „Handel (Gewerbe) und Verkehr". Die meisten Orte reihen ihn da ein, wo er nach seiner volkswirtschaftlichen Stellung zu erwähnen ist, in das Kapitel „Bevölkerungsbewegung", gehen nun aber wieder nicht konsequent vor, indem sie ihn als selbständiges Gebiet in die „Wanderungen der Bevölkerung" einstellen,[3]) während er doch folgerichtig und der oben gegebenen Definition entsprechend unter die „Wanderungen" subsumiert werden müßte. Nur ganz wenige Städte verfahren bereits in dieser Art,[4]) während zum Schluß noch das Verfahren einer Stadt angeführt werden soll, welche die Untersuchung nicht gerade erleichtert dadurch, daß sie die Angaben über den Fremdenverkehr macht in einer Rubrik „Einwohner-, Fremden- und Wohnungswechsel-Meldungen".[5]) Aber damit sind die Ungleichartigkeiten der Angaben über den Fremdenverkehr noch nicht erschöpft, denn die verschiedenen Tabellen darüber weichen nun ihrerseits auch wieder so erheblich in ihrer Anlage von einander ab, daß einer Vergleichung und gar erst dem Versuche, Schlußfolgerungen daraus zu ziehen, sehr schnell ein Ziel gesetzt ist. Da wird bald eine Unterscheidung der Fremden nach in- und ausländischer Staatsangehörigkeit gemacht, bald nicht. Hier werden die Fremden in Hotels und Gasthöfen getrennt aufgeführt, dort sind auch Herbergsgäste in der Zahl der Fremden enthalten, ein Verfahren, das sich manchmal aus dem Bestreben erklärt, die Fremdenzahl des betreffenden Ortes möglichst hoch erscheinen zu lassen. Hier und da werden auch die Fremden in Privatpensionen oder Fremdenheimen beobachtet und gezählt. Werden aber schon Unterscheidungen nach Hotel- und Gasthof- bezw. Herbergsfremden gemacht, so werden die Uebernachtungszahlen derselben fast nie mit angegeben. Die in dieser Beziehung eine rühmliche Ausnahme machende bayrische Statistik steht bereits seit 1910 auf dieser hohen Warte, die die oben erwähnten Verbesserungsvorschläge noch als er-

[1]) z. B. Berlin, Bremen, München, Straßburg, von ausländischen Amsterdam, Utrecht, Wien.

[2]) z. B. Cöln, Freiburg, Hannover, Karlsruhe, Königsberg, Leipzig, Mainz, Posen, Wiesbaden, von ausländischen Antwerpen, Stockholm, Zürich.

[3]) z. B. Aachen, Düsseldorf, Essen, Halle, Lübeck, Mannheim, Nürnberg, Stettin.

[4]) z. B. Cassel, Elberfeld, Frankfurt a. M., Kiel.

[5]) Dresden.

strebenswertes Ziel bezeichneten. In der Tat gewinnt man erst aus der Angabe der Kopfzahl der Fremden und der gleichzeitigen Angabe ihrer Uebernachtungen das richtige Bild von dem Fremdenverkehr, denn es ist für das Fremdenverkehrswesen eines Ortes natürlich ein großer Unterschied, ob z. B. 100000 angemeldete Fremde nur jeweils einen Tag oder 3 und 5 und noch mehr Tage sich dort aufhalten. Die Zahl der Fremdennächte ist sogar der ausschlaggebende Faktor bei der wirtschaftlichen Einschätzung des Hotelverkehrs, denn wenn etwa 100000 Fremde je 2 Nächte in einem Orte zubringen, 50000 Fremde aber vielleicht je 6, so dürfte sich unschwer ermessen lassen, welches den größeren Vorteil für die Hotelindustrie und den Fremdenort bedeutet. Erst im Laufe der letzten Jahre haben sich einige wenige außerbayrische Städte, wie Düsseldorf, Cöln und Lübeck zu einer so genauen Auszählung verstanden, in den meisten herrschen die oben bezeichneten Mängel vor; noch mehr aber wird die Beobachtung des Fremdenverkehrs als wirtschaftlichen Faktors erschwert dadurch, daß in verschiedenen Städten wieder nur die Fremdennächte, also ohne die Kopfzahl der Fremden, registriert werden. Als Besonderheit verdient die Ausscheidung Dresdens hervorgehoben zu werden, das die Fremden nicht nach Hotel- und Gasthof- bezw. Herbergsfremden trennt, sondern nach „Durchreisenden und Gewerbsgehilfen". Die Aufzählung aller dieser Verschiedenheiten mag genügen, um die Schwierigkeiten für eine einigermaßen gleichmäßige Beobachtung des Fremdenverkehrs und die daraus abzuleitenden Folgerungen erkennen zu lassen. Der Grund für diese verschiedenartige Handhabung der Fremdenstatistik liegt vielleicht schon in der Verschiedenheit der in den verschiedenen Orten üblichen Meldeformulare, denn schon diese weisen z T. die oben erwähnten Mängel auf. Jedoch geht aus ihnen hervor, daß in den meisten Orten die An- und Abmeldung der Fremden polizeilich vorgeschrieben ist, die lässige Handhabung dieser Bestimmung, besonders der Fremdenabmeldung, wird wohl als Hauptgrund für die Zerfahrenheit in der deutschen Fremdenverkehrsstatistik anzusehen sein. Eine Besserung in dieser Beziehung ist freilich nicht zu erwarten, wenn man auf einem Standpunkt steht, wie er in dem Tätigkeitsbericht des Fremdenverkehrsvereins für Straßburg und die Vogesen 1910 zum Ausdruck kommt:[1]) „So wichtig die Zahl der Uebernachtungen

[1]) S. 14.

für die Statistik wäre, so hoch müßte das von den Hotelbesitzern für eine solche Feststellung zu bringende Opfer eingeschätzt werden, und die gewöhnliche polizeiliche Abmeldung, die schon als Last empfunden wird, würde eine unliebsame Erweiterung erfahren". Ein Versuch des Statistischen Amtes der Stadt Magdeburg[1]) in dieser Richtung ist denn auch nach seiner eigenen Angabe „an der Weigerung der Hotelbesitzer gescheitert". Was aber bei der Volkszählung als selbstverständlich erscheint, daß nämlich Verweigerung der Ausfüllung der Zählisten oder wissentlich falsche Eintragungen in dieselben von Reichswegen unter Strafe gestellt werden,[2]) das sollte bei der doch schließlich ebensogut dem öffentlichen Interesse dienenden Zählung der Fremden nicht als unbillige Forderung betrachtet werden. In verschiedenen Städten hat man sich erfreulicherweise zu dieser Anschauung bekehrt, wie die in Darmstadt und in Erfurt im Gebrauch befindlichen Verordnungen über die Fremdenanmeldungen beweisen.[3]) Wenn die hierin angedrohten Strafbestimmungen überall eingeführt, bezw. im Uebertretungsfalle auch wirklich durchgeführt würden, so wäre das erstrebenswerte Ziel in der Fremdenregistrierung schnell erreicht, ein Ziel, dem wie wir oben sahen, die bayrische Statistik bereits seit Jahren, die ausländische auch schon in zahlreichen Fällen recht nahe gekommen ist. Die bayrische Fremdenstatistik, um auf diese noch mit einigen Worten einzugehen, ist die erste und einzige in Deutschland, welche sich bereits seit 1910 zu einer Landesstatistik ausgewachsen hat. Die Zeitschrift des Kgl. Bayrischen Statistischen Landesamtes veröffentlicht seither ganz ausgezeichnete und erschöpfende Angaben über den Fremdenverkehr, die einen vollkommenen Begriff von der wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs geben, soweit sich sein materieller Wert überhaupt aus der Fremdenverkehrsstatistik

[1]) Mitteilungen des Statist. Amtes der Stadt M. 1913 Nr. 22.

[2]) Vgl. z. B. Verordnung über die Vornahme einer Volkszählung am 4. Dezember 1918, vom 24. Oktober 1918, R. G. Bl. 1918 S. 1261, § 11: „Wer sich weigert, die auf Grund dieser Verordnung vorgeschriebenen Angaben in die Haushaltungsliste einzutragen, oder wer wissentlich wahrheitswidrige Angaben macht, wird mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark bestraft".

[3]) Die Erstere wurde dem Verfasser auf Anfrage vom Polizeiamt Darmstadt übersandt, die Zweite wurde dem Erfurter Verkehrsverein auf die weiter unten (S) erwähnte Rundfrage des Bundes deutscher Verkehrsvereine (B. D. V.) über Fremdenverkehrsstatistik an die Regierungen der deutschen Bundesstaaten von der dortigen Polizeiverwaltung übermittelt.

berechnen läßt. Denn alle die Summen, welche durch ihn direkt und indirekt in die zahllosen Kanäle des Erwerbslebens fließen, wird man wohl niemals restlos erfassen können. Sein Wesen drückt sich in tausendfältigen Einflüssen aus, die das gesamte Leben des von ihm berührten Ortes befruchtend durchdringen, ohne daß wir diese Wirkung nun in allen Einzelheiten ziffernmäßig zu erfassen vermöchten. Das Entscheidende hierbei ist, daß der Fremdenverkehr als solcher, also die Zahl der Fremden und die ihrer Uebernachtungen, erkennbar in die Erscheinung tritt und zahlenmäßig verfolgt werden kann. Ein unverkennbarer Mangel der sonst so vorzüglichen bayrischen Landesstatistik ist allerdings der, daß sie die freiwillige Beteiligung der betreffenden Gemeinden an der Ausfüllung der Fragebogen vorsieht: „Die Ausfüllung ist dem freien Willen überlassen und setzt voraus, daß an dem betreffenden Orte ein gemeindliches Organ oder ein Organ der Fremdenverkehrsvereine zur Mitwirkung bereit ist,[1]) ein Mangel, den sie offenbar selbst empfindet:[2]) „Freilich fehlen für verschiedene Orte auch diesmal die Uebernachtungsziffern: es besteht Hoffnung, daß nach und nach auch die übrigen Zentren des Fremdenverkehrs die erforderlichen Zahlen liefern". Wo sich diese Hoffnung aber nicht erfüllt, da ist eine mehr oder minder große Lückenhaftigkeit des Materials die Folge. Dieser der bayrischen Statistik anhaftende Mangel wird u. E. am besten dadurch vermieden, daß, um mit einer neueren Denkschrift des Bundes deutscher Verkehrsvereine zu sprechen,[3]) „die Gemeinden durch Gesetz oder Verfügung zur Führung einheitlicher Statistiken verpflichtet und die Landesämter ebenso gehalten werden, das von den Gemeinden gelieferte Material zu bearbeiten. Das Kaiserl Statistische Amt hätte sodann das von den einzelnen Landesämtern gelieferte Material zu einer deutschen Fremdenverkehrs-Statistik zu verarbeiten".

Ein Muster eines von der Kgl. Bayrischen Landesstatistik benutzten Fragebogens, der im Laufe der Jahre verschiedene Umgestaltungen erfahren hat, ist am Schlusse dieses Kapitels angefügt. Als besonders wertvolle Neuerung fordert er die Feststellung der Uebernachtungszahlen für die einzelnen

[1]) Zeitschrift des Königl. Bayrischen Stat. Landesamtes, 43. Jahrg. (1911) S. 562.

[2]) Ebenda, 45. Jahrgang (1913) S. 38.

[3]) Denkschrift an die Regierungen der deutschen Bundesstaaten und an den deutschen Bundesrat über die Einrichtung einer allgemeinen einheitlichen deutschen Fremdenverkehrsstatistik vom März 1918.

Nationalitäten; erst dadurch aber vervollständigt sich das Bild von dem wirtschaftlichen Vorteil, den die verschiedenen Fremden dem von ihnen besuchten Orte bringen. Für zielbewußte Propaganda und Reklame in dem betreffenden Lande gibt also eine solche Aufstellung einen wertvollen Fingerzeig.

Vorliegende Arbeit hat nach dem Gesagten also leider noch mit der Unvollkommenheit und Ungleichmäßigkeit der statistischen Angaben der beobachtenden Städte zu rechnen, zumal bei der noch üblichen Art der Bearbeitung dieser statistischen Unterlagen berechtigte Bedenken bestehen können, ob nicht in diesem Material noch Beobachtungsfehler enthalten sind. Die Feststellung der Fremdenzahlen erfolgt in den meisten Orten auf Grund der polizeilichen Anmeldezettel durch

1. amtliche Stellen, z. B. statistische Aemter, oder

2. private Organisationen, etwa Verkehrsvereine:

Nehmen die Ersteren die Bearbeitung vor, so ist eine gewisse Gewähr für die Richtigkeit gegeben. Ihnen stehen geschulte und erfahrene Kräfte zur Verfügung, und die statistische Aufarbeitung verlangt, um mit Böhmert[1]) zu sprechen, jahrelange statistische Technik, sie besitzen außerdem die nötige Autorität, um von den in Frage kommenden Stellen die erforderlichen Angaben zu erhalten, die erfahrungsgemäß oft nur ungern und unvollständig gemacht werden. Die amtliche Statistik hat nicht nur die Pflicht, wie ein Aufsatz im „Deutschen Statistischen Zentralblatt"[2]) ausführt, sondern u. E. auch die Kraft, die widerstrebenden Kreise mit allen Mitteln zu der Aufgabe der Bekenntnispflicht zu erziehen. Besonders dort, wo es sich darum handelt, unsere Kenntnisse des wirtschaftlichen Lebens derart zu erweitern, daß aus all' den zahlreichen gewonnenen Daten ein ausdrucksvolles Ganzes geformt werden kann. Wird aber die Bearbeitung des Materials Verkehrsvereinen überlassen, so ist ein gewisses Mißtrauen am Platze, denn die Gefahr tendenziöser Mache — sachgemäß kann aber, wie v. Oettingen in seiner Moralstatistik schreibt, die Statistik nur unter Voraussetzung solider Methodik verwendet werden, nicht zur Beweisparade für politische Zwecke oder Parteiabsichten — oder wenigstens unbewußt falscher Auswahl

[1]) Zeitschr. d. Kgl. Sächs. Statist. Büros, 40. Jahrg. (1894).

[2]) Guradze, „Notwendigkeit der gesetzlichen Regelung für statistische Erhebungen", im D. St. Z. 1916, Nr. 8/9, Sp. 243.

und Auslegung des Zahlenmaterials liegt bei aller statistischen Vereinsarbeit nahe.

Die private Statistik entbehrt eben, wie Wolff sagt, „fast regelmäßig der Möglichkeit, mindestens aber der Gewißheit der erschöpfenden Massenbeobachtung und kann daher in ihren Unterlagen kaum jemals als der amtlichen Statistik gleichwertig angesehen werden".[1]) Natürlich kann sie auch hier und da, namentlich wenn es sich um große gutgeleitete Vereine handelt, tadellos und ohne Fehler sein, ja es gibt Fälle und Gebiete genug, wo sie einstweilen noch nicht zu entbehren ist. Doch der Hoffnung, daß, wenigstens für das Gebiet der Fremdenverkehrsstatistik, die, wie die Anfragen an zahlreiche Städte ergeben haben, zum großen Teile noch immer von privater Seite bearbeitet wird, die Vereinsarbeit möglichst bald und überall der öffentlichen weichen möge, sei an dieser Stelle besonders kräftig Ausdruck gegeben.

[1]) Wolff, „Die Statistik in der Wissenschaft" (Die Statistik in in Deutschland, 1911, S. 77/78.)

Fremdenpolizeiliche Bestimmungen in Darmstadt.

Betreffend: **Die Handhabung der Fremdenpolizei.**

Zum Zwecke der Durchführung einer wirksamen Kontrolle in der Handhabung der Fremdenpolizei wird hiermit auf Grund des Art. 82 des P. St. G. angeordnet:

Die seither verwendeten kleinen Meldezettel (Blocks) kommen vollständig in Wegfall. An deren Stelle tritt allgemein der seither schon teilweise zur Verwendung gekommene Fremdenzettel, der enthalten muß:

1. Bezeichnung des Gasthofs oder des Besitzers,
2. den vollständigen Namen (Vor- und Zunamen) des Gastes,
3. den Stand, Beruf,
4. den Tag der Geburt,
5. den Wohnort,
6. die Staatsangehörigkeit.
7. den Tag der Ankunft,
8. den Tag der Abreise.

Der Fremdenzettel ist lediglich eine Abschrift aus dem vorschriftsmäßig zu führenden, den obigen Anordnungen entsprechenden Fremdenbuch. Die Abschrift muß gut lesbar sein.

Der Gasthofs- oder Herbergsbesitzer ist für ordnungsmäßige Ausfüllung des Fremdenbuchs verantwortlich.

Der Name des Gastes muß während der ganzen Dauer seiner Anwesenheit **täglich** auf dem Fremdenzettel aufgeführt sein. Der Eintrag in das Fremdenbuch ist bald nach Ankunft von dem Gast mit eigener Hand vollziehen zu lassen. Ausnahmen hiervon sind nur den Gasthofsbesitzern gestattet, wenn es sich um Gäste handelt, die dem Gastwirt als unverdächtig von früher bekannt sind, während in den Herbergen stets auf persönliches Einschreiben des Gastes in das Fremdenbuch zu sehen ist.

Der Fremdenzettel ist täglich abends oder in der Nacht so zeitig an dem von dem Polizeiamt bestimmten Ort zum Abholen bereit zu halten, daß letzteres bis spätestens um 4 Uhr durch die Polizeibeamten erfolgen kann.

Zuwiderhandlungen gegen obige auf Grund des Art. 82 d. P. St. G. erlassenen besonderen Vorschriften unterliegen der in dem genannten Artikel vorgesehenen Bestrafung.

Diese Polizeiverfügung tritt mit dem 1. April l. Jhrs. in Kraft.

Darmstadt, den 15. März 1915.

Großh. Polizeiamt Darmstadt.

Fremden-Meldezettel von Erfurt.

191 Nr. .....

Gasthaus .....

Vom Wohnungnehmenden eigenhändig auszufüllen. (Bei Kindern unter 12 Jahren vom Wohnungsgeber auszufüllen.)

Vor- und Zuname: .....

Stand: .....

Geboren am: ..... 18.....

zu ..... Kreis .....

Ständiger Wohnort: .....

Kreis: .....

Straße: ..... Nr. .....

Staatsangehörigkeit: .....

Religion: .....

Led., verh., verw., gesch.? (Zutreffendes unterstreichen.)

Tag und Zeit der Ankunft .....

Woher (Ort): .....

Aufenthaltszweck: .....

Tag der Abreise: .....

Wohin? (Reiseziel ist bestimmt anzugeben) .....

Erfurt, den ..... 19.....

Unterschrift:

....

des Wohnungsgebers des Wohnungnehmenden

Muster eines von der Kgl. Bayrischen Landesstatistik benutzten Fragebogens.

Einzusenden bis zum 15. Mai 1913 durch die Gemeindebehörden an das Königl. Stat. Landesamt.

Fragebogen

über den Fremdenverkehr in (Gemeinde)[1] .....

Bezirksamt .....

Berichtszeit: 1. April 1912 bis 31. März 1913.

1. Anzahl der am 1. August 1912 vorhandenen
   a) Gasthöfe (einschl. Hotels und bewirtschaftete Unterkunftshäuser) .....
   b) Pensionen .....
   c) Privathäuser, in denen vermietet wird .....
2. Anzahl der Fremdenzimmer nach dem Stande vom 1. August 1912:
   a) in Gasthöfen .....
   b) in den Pensionen .....
   c) in den Privathäusern, in denen Vermietet wird .....
3. Anzahl der Fremdenbetten nach dem Stande vom 1. August 1912.
   a) in den Gasthöfen .....
   b) in den Privathäusern, in denen vermietet wird .....
4. Gesamtkopfzahl der Fremden, die eine oder mehr als eine Nacht zubrachten, während der ganzen Berichtszeit .....
5. Anzahl der Uebernachtungen .....

Wird jede Person so oft gezählt, als sie übernachtet hat so ergibt sich als Zahl der Uebernachtungen:

[1]) Grundsätzlich soll der Fragebogen eine abgeschlossene Gemeinde erfassen. Soweit Gemeinden nur teilweise einbezogen sind, wolle der berücksichtigte Teilbezirk näher bezeichnet werden.

im Monat	für Fremde, die nur einmal übernachteten:	für Fremde, die mehr als einmal übernachteten:	für alle Fremden zusammen:
April 1912	.....	.....	.....
Mai 1912	.....	.....	.....
Juni 1912	.....	.....	.....
Juli 1912	.....	.....	.....
August 1912	.....	.....	.....
September 1912	.....	.....	.....
Oktobor 1912	.....	.....	.....
November 1912	.....	.....	.....
Dezember 1911	.....	.....	.....
Januar 1913	.....	.....	.....
Februar 1913	.....	.....	.....
März 1913	.....	.....	.....

6. Verteilung der in Ziffer 4 gezählten Fremden nach dem Lande oder Wohnort:

	Zahl der Fremden	Zahl der Uebernachtungen		Zahl der Fremden	Zahl der Uebernachtungen
a) München	.....	.....	k) Holland	.....	.....
			Belgien u.		
b) übriges Bayern	.....	.....	Luxemburg		
c) Berlin u. Vororte	.....	.....	l) Rußland	.....	.....
d) übriges außerbayrisches			m) sonstiges		
Deutschland	.....	.....	europ. Ausland	.....	.....
e) Oesterreich	.....	.....	n) Nordamerika	.....	.....
f) Ungarn	.....	.....	o) Südamerika	.....	.....
g) Großbritannien	.....	.....	p) Asien	.....	.....
h) Frankreich	.....	.....	q) Afrika	.....	.....
i) Italien	.....	.....	r) Australien	.....	.....

Dieser Fragebogen wurde ausgefüllt auf Grund von Feststellungen de..... (Gemeinde, Vereine usw.)[2])

Ort und Unterschrift:

....., den ..... 19.....

[2]) Nichtzutreffendes ist zu durchstreichen.

cp. 4. Die Entwicklungsbedingungen des Fremdenverkehrs.

Zu allen Zeiten, solange ein Wander- und Reiseverkehr sich verfolgen läßt, gab es auch Fremde. Und doch war dieser Verkehr von Fremden kein „Fremdenverkehr" im heutigen Sinne, mochte er auch für viele Orte von mehr oder weniger großer wirtschaftlicher Bedeutung sein.

Wie ist es überhaupt zu dem modernen Fremdenverkehr gekommen?

Die Antwort auf diese Frage lautet dahin, daß erst die neueste Zeit die besonderen Bedingungen schuf, unter denen sich der Fremdenverkehr zu einem wirtschaftlich hoch bedeutsamen Problem auswachsen konnte, Bedingungen, die sich nach ihrem rechtlichen, technischen, volkswirtschaftlichen und privatwirtschaftlichen Charakter unterscheiden.

Die gesetzliche Gewährleistung der persönlichen Freiheit, durch die von freiheitlichem Stein-Hardenbergschen Geiste veranlaßte Aufhebung der Leibeigenschaft im Jahre 1807 war die vorbereitende Maßnahme auf diesem Gebiete, eine unerläßliche Vorbedingung für ein freies Verkehrsleben, welches einen weiteren lebhaften Antrieb erhielt durch die mit der im Jahre 1834 erfolgten Gründung des deutschen Zollvereins verbundene Aufhebung der inneren Zollschranken. Eins der lästigsten Verkehrshemmnisse fand damit seine Beseitigung. Es wurde freie Bahn geschaffen für die Entwicklung eines Reiseverkehrs, der sich allmählich zu einem „Fremdenverkehr" auswachsen konnte, besonders da noch andere gesetzliche Maßnahmen diese Entwicklung begünstigten. Von ihnen verdient in erster Linie hervorgehoben zu werden die Einführung der Freizügigkeit im Jahre 1867, eine Bestimmung, welche erst vor ca. 50 Jahren also dem Bürger unter bestimmten Voraussetzungen eine Aenderung seines Wohnsitzes gestattete.[1]) Dies mußte natürlich zu einer ganz ungeheuren Verkehrsbelebung führen und vor allem auch zur Entstehung des modernen Fremdenverkehrs, fuhr doch derjenige, der die Absicht hatte, seinen bisherigen Wohnsitz mit einem anderen zu vertauschen, nicht nur einmal, sondern sicher mehrere male als „Fremder" an seinen zukünftigen Wohnort. Standen ihm aber mehrere solcher Orte zur engeren Wahl, so stattete er ihnen allen eben seinen Besuch ab, und hatte er Zeit und Geld, so nahm er unterwegs noch vielleicht Gelegenheit die Schönheiten anderer Punkte zu genießen, alles Momente, die die Entwicklung des Fremdenverkehrs in hervorragendem Maße begünstigen. In ähnlicher Richtung wirkt die Einführung der deutschen Gewerbe-Ordnung im Jahre 1869, welche an dem in verschiedenen deutschen Bundesstaaten schon früher gewährten Grundsatz der Gewerbefreiheit festhielt, bezw. ihn wieder herstellte. Wie die Freizügigkeit, so schuf auch diese Maßnahme den Boden für den Aufschwung des Fremdenverkehrs. Der Geschäftsmann, der jetzt seine Verbindungen und Niederlagen beliebig weit ausdehnen konnte, trat heute hier, morgen dort als gern gesehener Mehrer des wirtschaftlichen Einkommens in die Erscheinung. Nahm doch auf Grund der Gewerbeordnung das Geschäftsleben einen derartigen Aufschwung, daß ein ganz besonderer Typus der kaufmännischen Angestellten, der „Geschäftsreisende," jetzt geboren wurde. Ueber diese Entwicklung soll an anderer Stelle mehr gesagt werden (vgl. S. 43 f.)

Hand in Hand mit den eben besprochenen Entwicklungsbedingungen des Fremdenverkehrs gingen solche technischer Natur: Der glänzende Aufschwung der Technik im Laufe des 19. Jahrhunderts, welche lehrte, die Kräfte von Dampf und Elektrizität für die Zwecke der Fortbewegung nutzbar zu

[1]) Vgl. Reichsgesetz über die Freizügkeit vom 1. Nov. 1867 (B. G. Bl. S. 55). § 1: „Jeder Bundesangehörige hat das Recht, innerhalb des Bundesgebietes an jedem Orte sich aufzuhalten oder niederzulassen, wo er eine eigene Wohnung oder ein Unterkommen sich zu verschaffen imstande ist" . . und „Gesetz über die Aufnahme neu anziehender Personen vom 31. März 1842, § 8 und 9: „Wer an einem Orte seinen Aufenthalt nehmen will, muß sich bei der Polizeiobrigkeit dieses Ortes melden und über seine persönlichen Verhältnisse . . . die erforderliche Auskunft geben. Ueber die erfolgte Meldung ist eine Bescheinigung zu erteilen. Ein Jeder, welcher einem Neuanziehenden Wohnung oder Unterkommen gewährt, ist verpflichtet, bei Vermeidung einer Polizeistrafe darauf zu halten, daß die Meldung geschehe." (cf. M. v. Brauchitsch, Preuß. Verwaltungsgesetze, III. S. 677ff. 18. Aufl. Berlin 1910).

machen, führte bald zum Bau von Massenverkehrsmitteln. In einer Zeit, wo nur Postkutschen und Diligencen auf schlechten holprigen Wegen einen kümmerlichen Verkehr aufrechterhielten, konnte sich eine breite Reisegelegenheit nicht entwickeln, denn wer nicht unbedingt reisen mußte, griff aus Scheu vor den mit jeder solchen Reise verbundenen Strapazen und Kosten ohnehin nicht zum Wanderstabe. Erst die Massenherstellung der Verkehrsmittel bahnte den Weg für bequeme Reisemöglichkeiten. Die Gelegenheit dazu aber weckte wieder die Lust und das Bedürfnis zum Reisen, denn die Erleichterungen, welche die verbesserte Technik für den Reisenden mit sich brachte, waren mannigfacher Art: Der erste greifbare Vorteil für den Reisenden lag in der **Geschwindigkeit der Beförderung.**

Während die Schnellpost für den Weg Berlin-Königsberg noch 67 Stunden, die Eilpost zur Bewältigung der Strecke Berlin-Cassel noch $2^1/_2$ Tag brauchte, oder der Reisende von Berlin bis Strelitz mit der Post 2 Tage, von Posen bis Gnesen 11 Stunden fuhr, legten die Eisenbahnen schon im Anfang ihrer Entwicklung solche Entfernungen in der halben Zeit zurück, wo sie nur eine Stundengeschwindigkeit von 30 km zu entwickeln vermochten, während diese heute bei allen Schnellzügen regelmäßig bis zu 60, in vielen Fällen sogar 100 und mehr km beträgt. Der Reisende, den die Post für eine Fahrt von Berlin bis Magdeburg — sie dauerte allein von Berlin bis Brandenburg 13, von dort bis Magdeburg noch einmal 13 Stunden — zu einer kostspieligen Uebernachtung in Brandenburg zwang, verdankte der Eröffnung der ersten Eisenbahn auf dieser Strecke eine Fahrtabkürzung um 4 Stunden, während der heutige Reisende nur $2^1/_2$ Stunde im Zuge sitzt. Aehnlich ist es überall, wo die Eisenbahn die Postbeförderung abgelöst hat. Der erheblich gesteigerten Geschwindigkeit bei der Benutzung der ersten Eisenbahnen gegenüber der Postbeförderung folgte eine Steigerung der Zuggeschwindigkeit, ein Moment, das der Ausbreitung des Fremdenverkehrs in wirksamster Weise diente.

Während im Jahre 1888 die preußische Staatseisenbahndirektion ihre Schnellzüge durchschnittlich mit 49,8 km Stundengeschwindigkeit laufen ließ oder, um die Reisedauer auf einzelnen Strecken zu veranschaulichen, die schnellfahrenden Züge eine Stundengeschwindigkeit

von 60,8 km auf der Linie Berlin-Hamburg
von 54,6 km auf der Linie Berlin-Dresden,
von 50,5 km auf der Linie Berlin-Leipzig,
von 47,1 km auf der Linie Berlin-Stettin

entwickelten,[1]) machten die schnellsten Züge 8 Jahre später, im Jahre 1896, schon erheblich viel mehr Kilometer in der Stunde, nämlich[2])

Berlin-Hamburg	79,5 km,
Berlin-Halle	71,8 „
Berlin-Leipzig	68,4 „
Berlin-Hannover	68,2 „

Im Jahre 1900 brachten die Schnellzüge Berlin-Leipzig eine Stundengeschwindigkeit von 76,9 km auf der Strecke Berlin-Halle ein solche von 72—77,1 km auf der Linie Berlin-Hannover von 70 km auf.[3])

Im Jahre 1913 schließlich ist die Geschwindigkeit noch weiter gesteigert, denn in diesem Jahre fuhren die Schnellzüge auf den meisten Strecken durchweg über 70, viele sogar 80—90 km in der Stunde, auf kürzeren Strecken sogar noch bedeutend mehr. Die Anzahl der Kmstd. betrug in diesem Jahre auf folgenden Strecken:[4])

Berlin-Hamburg	74,9 —88,8
Berlin-Dresden	70,4 —81,6
Berlin-Leipzig	74,6 —78,8
Berlin-Halle	71,0 —88,4
Berlin-Hannover	73,3 —80,7
Nürnberg-München	72,4 —88,4
Ulm-München	70,6 —75,4
Leipzig-Dresden	71,02—80,0 usw.

Der erheblich verbesserten Schnelligkeit bei den verschiedensten Reisen zu Lande folgte eine gleiche Verbesserung auch im Transport auf den Wasserstraßen. Während die den Personenverkehr auf den Rhein besorgenden „Marktschiffe“ infolge der plumpen Bauart für die Fahrt von Mainz bis Cöln 30 Stunden gebrauchten, legen die heutigen Rheindampfer dieselbe Entfernung in 8—9 Stunden zurück.[5]) Fuhren die

[1]) Jungnickel. Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge. Im Archiv für Eisenbahnwesen, 1890, S. 44 und 622.
[2]) Blum. Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge. Im Archiv für Eisenbahnwesen 1897, S. 206 ff, S. 423 ff.
[3]) W. Schulze. Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf den Haupteisenbahnen in Europa. Im Archiv für Eisenbahnwesen 1901, S. 124 ff.
[4]) Die folgenden Berechnungen erfolgten auf Grund des Reichskursbuches 1913, Ausgabe 2 (März April.)
[5]) Pohle. Die Entwicklung des Wirtschaftslebens im letzten Jahrhundert, 2. Aufl. (1909), S. 122.

Segelschiffe von Europa nach China rund $^3/_4$ Jahre, so legen die modernen Dampfer die Fahrt von Brindisi bis Hongkong in 25 Tagen zurück. Die Entfernung Europa — Ostküste Amerikas durchmaßen[1])

die Segelschiffe in	28 Tagen,
die ersten Dampfer in	13 Tagen,
die modernen Schnelldampfer in	5 Tagen,

Die große Bedeutung solcher erhöhten Reisegeschwindigkeit liegt für das Verkehrsleben auf der Hand und gestattet auch über weite Entfernungen hin einen Verkehr, der sich ganz konsequent zu dem entwickeln mußte, was wir heute unter Fremdenverkehr verstehen. Allein schon das Geschäftsleben erhielt dadurch eine vollkommen neue Grundlage, umsomehr, als mit der größeren Geschwindigkeit bald auch gesteigert wurde die

Häufigkeit des Transports.

Während die Posten und Eilwagen nur in großen Zeitabständen, bestenfalls 1 mal täglich, meist erheblich weniger verkehrten, gestattete die Benutzung der Eisenbahnwagen je nach der Bedeutung der betroffenen Strecke täglich mehrere, heute mindestens 3, in zahlreichen Fällen aber auch 20—30 Reisen von einem Orte zum anderen, denn die jährliche Zunahme der Eisenbahnen betrug in km:[2])

	1841 1850	1861 1870	1881 1890	1901 1907
in Europa	2060	5300	5496	5270
davon in Deutschland	550	800	910	950

Die Betriebslänge der Eisenbahnen betrug in km:[3])

	1890	1912
in Europa	223 869	324 624
davon in Deutschland . . .	42 869	62 734
davon in Preußen	25 464	37 698

Von den im Betriebe befindlichen Eisenbahnen waren zwei- und mehrgleisig: (%)

[1]) Philippovich. Grundriß II, 2, S. 20 ff.

[2]) Vgl. Wiedenfeld. Art. Eisenbahnstatistik in H. d. St. III, S. 896 ff.

[3]) Statist. Jahrbuch für das Deutsche Reich, 35. Jahrgang 1914.

	1895	1910[1])
Preuß. Hess. Staatsbahnen . .	39,3	43,0
Deutsches Gesamtnetz	34,8	38,6
Schweiz	11,3	14,7
Belgien	40,2	49,4

Auf je 100 km Betriebslänge kamen Lokomotiven (L) und Personenwagen (P):

	L		P	
	1895	1910	1895	1910
Preuß. Hess. Staatsb.	40	53	69	103
Deutsch. Gesamtnetz	35	46	69	97
Oesterreich-Ungarn	21	26	46	52
Schweiz	28	40	68	98
Belgien	66	97	123	180

In gleicher Weise wurde auf den Wasserstraßen die Häufigkeit der Beförderung erheblich gesteigert. Eine Vergleichung der Fahrpläne der heutigen großen Dampfschiffahrtsgesellschaften mit der Tatsache z. B., daß am Anfang des 19. Jahrhunderts nur 200 Passagierschiffe jährlich auf dem Rhein verkehrten, genügt schon, um einen Begriff zu erhalten von der Wirkung, welche die moderne Technik in dieser Hinsicht auf das Verkehrsleben ausüben mußte, zumal dieses auch in kräftigster Weise gefördert wurde durch die

Massenhaftigkeit der Transporte.

Im Anfange der Eisenbahnentwicklung hatten nur die stärksten Maschinen 3—400 Pferdestärken, während wir diese heute bei jeder mittleren Schnellzugslokomotive finden. Ihre Zugkraft hat sich also so sehr vermehrt, daß sie mit Leichtigkeit imstande sind, 3- 6-achsige Personenwagen fortzubewegen, während sie früher nur 2-achsige Wagen zogen.[2]) Ein einzelner Eisenbahnzug konnte nun ganz andere Mengen von Personen befördern, als es früher vielleicht mehrere Züge konnten. Die so ermöglichte Massenhaftigkeit der Personenbeförderung wird besonders anschaulich durch die Tatsache, daß am Ende des 20. Jahrhunderts zwischen Potsdam und Berlin täglich über 300 Eisenbahnzüge verkehrten, die in der Zahl der Plätze etwa 20000 Postkutschen gleichkamen.[3])

[1]) Vgl. Wiedenfeld, a. a. O. S. 897, ff.

[2]) Vgl. Wiedenfeld a. a. O. S. 897.

[3]) Pohle a. a. O. S. 118; ders. a. a. O. S. 112/13.

Rheinschiffe, die als besonders groß galten, wiesen an Tonnengehalt auf:

1840: 400 t,
1900: 2000 t,

und ein einziger moderner Dampfer hat heute mehr t als 1825 noch die ganze Handelsflotte Bremens,[1]) besonders wenn er von den Ausmaßen moderner Riesenozeandampfer vom Schlage eines Imperators, Vaterland und ähnlicher Kolosse ist, die jeder für sich nicht nur ein schwimmendes Haus, sondern eine schwimmende Stadt darstellen.

Infolge der besseren Ausnutzung des Beförderungsraumes ergab sich naturgemäß auch eine größere

Billigkeit des Transports,

und diese wiederum bildete einen neuen Antrieb zur Steigerung des Personen- und damit des Fremdenverkehrs. Denn die Einstellung der Eisenbahnen in die Reihe der Verkehrsmittel setzte die Beförderungspreise für Menschen und Güter schon bald bis zu 40 % herab.[2]) Betrugen z. B. in England die Fahrpreise auf den Diligencen in der 2. Klasse 16—20 cent. per km, so ermäßigte sie sich auf den Eisenbahnen auf 9—11 cent., während man in der 3. Klasse sogar schon für 6—7 cent. reisen konnte. Aehnlich war das Verhältnis in den übrigen Ländern. In Frankreich wird z. B. fürs Jahr 1864 der Minderaufwand infolge der Benutzung der Eisenbahnen im Personen- und Frachtverkehr auf rund 500 Millionen frcs. berechnet. Besonders billig stellten sich die Beförderungspreise in solchen Ländern, wo die Eisenbahnen vom Staate übernommen wurden, wie es in ausgiebigem Maße in Deutschland der Fall war. Eine Reise von Leipzig nach Frankfurt a. M. z. B. kostet heute nur den 15.—16. Teil von dem, was der Reisende noch am Ende des 18. Jahrhunderts dafür bezahlen mußte, und während heute eine Reise von Deutschland nach der Schweiz, nach Italien und dem übrigen Ausland auch in den Kreisen des Mittelstandes nichts Ungewöhnliches ist, wäre ein gleiches Unterfangen vor 100 Jahren ein Luxus gewesen, den sich nur ganz wenige Reisende leisten konnten. Dabei hatte der Reisende seit Benutzung der Dampfeisenbahnen auch noch den Vorteil einer außerordentlichen

Bequemlichkeit der Reise,

[1]) Pohle a. a. O. 122/23.
[2]) Philippovich, a. a. O. S. 16 ff.

die besonders deutlich wird, wenn man die Schilderungen von Reisenden aus der Zeit der Postkutschen liest. Sehr anschaulich ist eine solche Beschreibung von Philippson:[1]) „In einem ebenso engen wie niedrigen Kasten saßen 6 Passagiere dicht zusammengedrängt. In dem stickigen Raum hatte sich im Laufe der Jahre ein unbeschreibliches Parfüm angesammelt, ein Gemisch von Gerüchen nach faulem, durchschwitztem Leder, mufligem Pferdehaar, Wagenschmiere und einer Kollektion anderer Düfte, die das Tuch und Holzwerk des Kastens eingesogen hatten und wieder auszudünsten tätig waren. Die kleinen Schiebefenster ließen keine genügende Lüftung zu, und wenn im Sommer die Sonne auf das Verdeck brannte, erhielt man einen Vorgeschmack von den Qualen einer tropischen Seefahrt im engsten Kajütenraum. So rumpelte das Gefährt über Steine und Knüppeldämme oder schleifte durch Sand, Letten und Moor . . . . "

Ein solcher Zustand der Verkehrsmittel konnte die Entwicklung des Verkehrs nicht begünstigen. Vielmehr entwickelte sich ein Fremdenverkehr erst dann, als auch für die Bequemlichkeit und Hygiene der Reisenden gesorgt wurde. Vorbildlich war hierin die preußische Eisenbahnverwaltung. Hier entfiel Ende der 80er Jahre auf jeden Passagier:[2])

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
1. in Durchgangswagen:			
Luftraum	2,24 cbm	1,50 cbm	1,00 cbm
Bodenfläche	1,04 qm	0,70 qm	0,46 qm
Sitzbreite	0,80 m	0,60 m	0,47 m
2. in Kupeewagen:			
Luftraum	1,90 cbm	1,28 cbm	0,84 cbm
Bodenfläche	0,86 qm	0,58 qm	0,38 qm
Sitzbreite	0,82 m	0,62 m	0,50 m

Maße, die seitdem einer bedeutenden Verbesserung unterzogen worden sind. Eine Fahrt im modernen D-Zug mit seinen geräumigen, eine bequeme Aussicht bietenden Fenstern, mit seinen Speise- und Schlafwagen, mit seinen vorzüglichen Waschgelegenheiten macht schon die Reise an sich zu einem Genuß und trägt in hervorragendem Maße bei zu einer Belebung des Fremdenverkehrs, der einen weiteren Antrieb er-

[1]) Vgl. Seyfert. Zur Geschichte der Verkehrsentwicklung („Deutschland" Nr. 8 — 1918 — S 155).
[2]) Wichert. Eisenbahnhygiene in bezug auf die Reisenden. In Archiv für Eisenbahnwesen. 1890 S. 60 ff.

hielt in der seit Einstellung von Dampf und Elektrizität ermöglichten

Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit

des Transports. Von beiden konnte nicht die Rede sein, solange schlechte Wege, Wind und Wetter, Ermüdung der Pferde und eine mehr oder minder große Unsicherheit auf den Reisestraßen die glatte Abwicklung des Vekehrs unmöglich machten. Gerade aber für die Hauptkategorien des Fremdenverkehrs, die Geschäftsreisenden — von ihnen wird noch die Rede sein — sind Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Reise von ausschlaggebender Bedeutung. Die engen Beziehungen zwischen verbesserter Technik und Entstehung des Fremdenverkehrs zeigen sich schließlich in der immer mehr zunehmenden

Sicherheit des Verkehrs.

1. Eine vergleichende Uebersicht über die Zahl der Eisenbahnunfälle ergibt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, daß die Anzahl der bei den Unfällen getöteten bezw. verletzten Reisenden im Laufe der Jahre erheblich abgenommen hat. Soweit sich die Angaben für die hauptsächlichsten deutschen Eisenbahnen verfolgen ließen, seien sie im Folgenden wiedergegeben:[1])

Jahr	getötet	verletzt	Auf 1 Million Reisende entfallen	
			Tote	Verletzte
1. Preußische bezw. (seit 1895) preuß. hess. Staatseisenbahnen				
1890	30	117	0.108	0.426
95	32	127	0.080	0.319
1900	78	260	0.134	0.447
10	66	483	0.061	0.446
13	74	556	0.058	0.439
2. Bayrische Staatsbahnen.				
1885	2	12	0.11	0.65
90	2	10	0.09	0.43
1900	9	64	0.14	13.11
10	13	85	0.11	7.00
13	5	66	0.04	0.50

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, verschiedene Jahrgänge.

Jahr	getötet	verletzt	Auf eine Million Reisende entfallen	
			Tote	Verletzte
3. Badische Eisenbahnen.				
1885	—	3	—	0.230
90	2	4	0.097	0.195
1900	11	212	0.312	0.024
10	2	31	0.037	0.584
11	2	17	0.03	0.28
4. Sächsische Staats- und im Staatsbetrieb befindliche Privatbahnen, seit 1907 nur Staatsbahnen.				
1885	—	—	—	—
90	3	6	0.087	0.174
1900	1	8	0.014	0.117
10	4	30	0.039	0.290
13	14	83	0.110	0.654
5. Württembergische Staatsbahnen.				
1880	2	3	0.194	0.292
1900	9	14	0.26	0.41
10	5	16	0.08	0.25
13	2	5	0.026	0.039

2. Aber auch zur See wurde das Reisen immer gefahrloser, der Verlust an Menschenleben wurde, von besonderen Ausnahmen abgesehen, prozentual immer geringer, wie es die Zahlen verschiedener Jahre, soweit sie die deutsche Seeschiffahrt betreffen, zeigen:[1])

Jahr	Zahl der verloren gegangenen Seeschiffe	Zahl der Passagiere	davon tot	Tote in % aller Passagiere
1873	179	193	9	4.66
1880	245	54	15	27.78
85	148	47	2	4.26
90	92	174	7	4.02
95	155	275	202[2])	73.45
1900	85	91	3	3.20
05	75	25	5	20.00
10	92	73	5	6.85

[1]) Vgl. Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich, versch. Jahrgänge.

[2]) Die hohe Zahl erklärt sich daraus, daß ein Dampfschiff verunglückte, welches zahlreiche Passagiere an Bord hatte. Diese kamen bei dem Unfall fast sämtlich ums Leben.

Hatte so also die Technik einen weittragenden Einfluß auf den Fremdenverkehr, so spielten in dieser Hinsicht auch

volkswirtschaftliche Momente

eine entscheidende Rolle.

Neben der Steigerung des allgemeinen Wohlstandes, die nicht zum wenigsten auch in Deutschland einsetzte, sorgte auch die Entwicklung des Bücher- und Zeitungswesens für die Ausbreitung des Fremdenverkehrs. Wer heute eine Vergnügungsreise unternehmen will, der bedarf nicht, wie früher, langer Vorbereitungen und Ueberlegungen, denn eine Unzahl von Büchern und Prospekten schildert ihm bis in alle Einzelheiten die Vorzüge des betreffenden Ortes. Außerdem findet er in seiner Tageszeitung mindestens 1 mal täglich in der Reisezeit einen „Reiseführer" und genaue telegraphische Wetterberichte, nach denen er jeden Augenblick beliebig seine Reisepläne einrichten kann. Wie sonst im Verkehrsleben, so gilt auch besonders auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs Büchers Satz: „Die Zeitung ist in erster Linie eine Verkehrseinrichtung, und sie bildet eins der wichtigsten Stützorgane der heutigen Volkswirtschaft."[1])

Eng verbunden mit dem Bücher- und Zeitungswesen ist eine andere Erscheinung im Wirtschaftsleben, welche ebenfalls die Entwicklung des Fremdenverkehrs in der günstigsten Weise beeinflußte,

die Reklame.

Der moderne Geschäftsmann weiß ihren Wert sehr zu würdigen, hat er doch oft genug zu seinem Schaden erfahren, was eine Einschränkung, oder völlige Einstellung derselben bedeutet. So finden wir denn nicht bloß in den Anzeigenteilen der Zeitungen und Zeitschriften, sondern an Häusern, Straßenecken und Transparenten aller Art Anpreisungen der verschiedensten Städte, Badeorte, Hotels, kurz aller solcher Einrichtungen, die die Fremden in Scharen anlocken sollen. Daß dabei groteske Auswüchse sich zeigen, ist kein Wunder, und man kann behaupten, daß hieran der Geschmack des Publikums selbst schuld ist, der immer etwas Neues verlangt; die Reklame ist daher gezwungen, dauernd nach neuen Wegen zu suchen, da die alten bald ausgetreten und unwirksam sind. Solange sie jedenfalls nicht direkt einer Vergeudung volkswirtschaftlicher Kraft gleichkommt, ist sie unbedingt nötig, und

[1]) Bücher. Die Entstehung der Volkswirtschaft 6. Auflage S. 222.

besonders nötig auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs. Diese Ansicht, welcher auch Männer huldigen, deren Namen im Fremdenverkehrswesen einen guten Klang haben, z. B. Leo Woerl[1]) oder Dr. Gessmann, s. Zt. Minister der öffentlichen Arbeiten in Oesterreich[2]), ist auch von den am Fremdenverkehr interessierten Kreisen längst in die Tat umgesetzt worden. Neben den althergebrachten Mitteln wie illustrierten Prospekten, Führern, Zeitungsaufsätzen und Inseraten ist neuerdings die Kinomatrographie in den Dienst der Fremdenverkehrsreklame getreten, besonders seit der im November 1916 in Berlin erfolgten Gründung der Deutschen Lichtbild-Gesellschaft, welche bezweckt die „Veranstaltung planmäßiger Werbearbeit für Deutschlands Kultur, Wirtschaft und Fremdenverkehr im In- und Ausland durch das Bild, insbesondere durch bewegliche und stehende Lichtbilder auf nationaler, gemeinnütziger Grundlage."[3])

Wenn durch diese vornehme und zurückhaltende Propaganda die aufdringliche, geschmacklose Reklame, die sich auch gerade auf dem Gebiete der Fremdenverkehrswerbung breit gemacht hatte, zurückgedrängt würde, so wäre das sicher freudig zu begrüßen. Die Reklame als solche aber als überflüssige Erscheinung aus dem Wirtschaftsleben entfernen wollen, wie Cohn es fordert[4]), hieße das Kind mit dem Bade ausschütten Richtpunkt muß in allen Fällen eben nur die Wirtschaftlichkeit der Reklame sein, ein Standpunkt, dem neben anderen[5]) auch z. B. Bücher[6]), der schon öfter zitierte Leipziger Gelehrte, Ausdruck verleiht, wenn er sagt: „Die oft

[1]) Leo Woerl, der bekannte Herausgeber der Woerl'schen Reisebücher, in „Die Hebung des Fremden-Verkehrs in Stadt und Land", Leipzig 1901, S. 30 ff

[2]) Vgl. Jahrbuch des Fremdenverkehrs, 1909 S. 96 ff.

[3]) Vgl „Der Film im Dienste der nationalen und wirtschaftlichen Werbearbeit", herausgegeben von der Deutschen Lichtbild-Gesellschaft, und — Jahresbericht 1916/17 des Bundes deutscher Verkehrs-Vereine, S. 10 f. — Die Deutsche Lichtbild-Gesellschaft, gegründet mit einem Stammkapital von 2 Millionen Mark, versorgt in jeder Woche allein in Deutschland 800 Lichtbildbühnen mit neuen Filmen deutscher Städte, Kurorte, Landschaften und Industrien.
(Vgl. Jahresbericht 1917 des Verkehrsvereins Potsdam.)

[4]) „Erörterungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten". In Schmoller's Jahrbuch, Bd. X. 1886.

[5]) W Rathenau Die neue Wirtschaft, 1918, S. 73.

[6]) „Die wirtschaftliche Reklame" in Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 73. Jahrgang 1917/18, 4. Heft, S. 483.

betonten Ausschreitungen der Reklame . . . bringen sie leicht in Mißkredit und lassen wünschen, ohne sie auskommen zu können; aber sie ist unzertrennlich mit dem Wirtschaftssystem verbunden, dem sie entwachsen ist und muß mit ihm ertragen werden. Sie ist entwicklungsgeschichtliche Notwendigkeit, und es ist müßig, sich darüber aufzuregen."

Daß man auch an amtlicher Stelle die Wichtigkeit der Reklame vollauf würdigt, erhellt aus der Tatsache, daß in das Programm der am 30. 5. 1918 gegründeten Fürst Leopold-Akademie zu Detmold ein Lehrgang für Reklamewesen zur Heranbildung von Reklamefachleuten aufgenommen wurde[1]).

War also die Entwicklung des Reklamewesens geeignet, die Reiselust zu wecken und zu fördern, so erleichtert die

Vervollkommnung des Bankwesens

den Verkehr so sehr, daß sich daraus der „Fremdenverkehr" in heutigen Sinne herausbilden konnte. Innerhalb der deutschen Grenzpfähle waren zwei Bestimmungen für diese Entwicklung maßgebend. Das Reichsgesetz vom 4. XII. 1871 und das vom 9. VII. 1873, durch welche das Münzwesen im ganzen Reiche einheitlich geregelt wurde. Seitdem aber das Großbankwesen sich immer mehr auszubreiten begann, spann der Fremdenverkehr seine Fäden über die Landesgrenzen hinaus bis zu den fernsten Ländern und Gestaden. Denn die Großbanken vornehmlich und die großen Reisebüros schufen durch die Einrichtung der Reiseschecks und Reisekreditbriefe[2]) für den Fremden die Bequemlichkeit, ohne Mitnahme größerer Geldbeträge durch Vorweisung der Kreditbriefe auch im Auslande überall bei den akkreditierten Bankhäusern jederzeit ohne vorheriges Avis Zahlungsmittel des betreffenden Landes erhalten zu können[3]). In den Vereinigten Staaten von Nordamerika betrugen z. B. zu Anfang des Jahrhunderts die ausgestellten Kreditbriefe bei 8 größeren Banken New Yorks durchschnittlich täglich 1500 D[4]). Hand in Hand mit dieser Vervollkommnung des Bankwesens, die der Bequemlichkeit des Reisenden in weitgehendstem Maße Rechnung trug, ging die

[1]) Vgl. „Deutschland" Nr. 12 (1918), S. 232.

[2]) Sie wurden eingeführt von dem Reisebüro Cook and Son in London.

[3]) Diejenigen der Berliner Diskonto-Gesellschaft werden allein an über 2000 Plätzen des In- und Auslandes von ihren Korrespondenten eingelöst! Auch die Reiseschecks des „Hapag" und des „Norddeutschen Loyd" zeichnen sich dadurch aus, daß bei ihnen jede Kontrolle über die Höhe des Guthabens fortfällt.

[4]) Conrad. Grundriß zum Studium der politischen Oekonomie, 1910) I S. 194.

Entwicklung großer Reisebüros,

welche ebenfalls dem Aufschwung des Fremdenverkehrs in jeder Weise die Wege ebneten. Nicht bloß die großen deutschen Verkehrs- und Schiffahrtsgesellschaften, sondern auch kleinere Reisebüros sind hieran beteiligt[1]). Man veranstaltete großzügige Gesellschaftsreisen zu ermäßigten Preisen, welche es auch den weniger bemittelten Kreisen erlaubten, die Schönheiten der Natur und der Kunststätten im In- und Auslande kennen zu lernen. Der Reiselustige war damit der Mühe langer Vorbereitungen und der Auswahl der Reiseroute überhoben, er konnte aber in allen größeren Städten diese „fertigen Badereisen" kaufen und bezahlte in diesem Preise sämtliche Kosten für Bahnfahrt, Wohnung, Verpflegung usw. Das Bewußtsein, z. B. alles in allem für eine solche viertägige Reise nach Helgoland 30,— ℳ[2]), für eine 9-tägige Reise ebendorthin 70,— ℳ, für eine 4- bzw. 9-tägige Reise nach Norderney 40.— bzw. 81,— ℳ, für 4 Tage Wyk a. Föhr 42,—, für 9 Tage im gleichen Orte 81,— ℳ, für einen 4-tägigen Ausflug nach Sylt 40.— ℳ oder für einen 9-tägigen Ausflug nach dieser Insel 79.— ℳ, oder für einen einwöchigen Aufenthalt in Borkum nur 72.— ℳ bezahlen zu müssen, lockte ungezählte Scharen von Reisenden an, von dieser Vergünstigung Gebrauch zu machen. Umsomehr, als man nicht gezwungen wurde, an der Gesellschaftsreise als einer „Herdenreise" teilzunehmen, sondern unter den beteiligten Hotels, Restaurants und Privatwohnungen jede beliebige Auswahl treffen konnte, auch nicht an bestimmte Tage oder Programme gebunden war, sondern die volle Bewegungsfreiheit einer behaglicher Einzelreise genießen konnte.

Neben diesen Reiseerleichterungen sorgte zu seinem Teile auch der

Aufschwung des Hotelwesens

für die Entwicklung und das kraftvolle Wachstum des Fremdenverkehrs. Denn die Kreise, die wir gemäß der eingangs

[1]) Erwähnt mögen hier werden: Norddeutscher Loyd, Hapag, deutsche Ostafrikanische Linie, F. Beyers Reisebüro (für Norwegen), Reisebüro Spatz, Berlin, Reisebüro „Adlerflüge" (München), Reisebüro Schenker & Co (München), Reisebüro Thos. Cook & Son, London, Reisebüro Brock & Co., London, Orient-Reisebüro, Solingen, Verkehrsbüro der Nordseebäder, Amrum, Verkehrsbüro Nord-Süd, Berlin.

[2]) Aus Prospekten der Hamburg-Amerika-Linie.

gegebenen Definition des Begriffs Fremde unter Fremdenverkehr verstehen, konnten und wollten ihren Wunsch, fremde Städte und Länder kennen zu lernen, nur dann erfüllt wissen, wenn sie sicher waren, daß die Unterkunftsmöglichkeiten am fremden Orte sie die Behaglichkeit und Gediegenheit des häuslichen Lebens in keiner Weise vermissen ließen. Die Zahlen über den Umfang des Fremdenverkehrs bestätigen die Ansicht, daß der Fremdenverkehr einer Gegend umso lebhafter und größer ist, je besser sein Hotelwesen ist, und es ist nicht zuviel gesagt, wenn man behauptet, daß neben den Verkehrsunternehmungen und Transportanstalten die Hotels den wichtigsten Faktor in der Entwicklung und Hebung des Fremdenverkehrs bilden. Länder, wie die Schweiz, wie Oesterreich oder Italien, die hauptsächlich ausländischen Fremdenverkehr haben, können sich dieses Erfolges nicht bloß wegen der Naturschönheiten rühmen, sondern auch wegen der im Großen und Ganzen vorzüglichen Unterkunftsstätten. Kein Geringerer, als Kaiser Franz Joseph I. von Oesterreich hat einmal das Wort ausgesprochen, daß „gut geleitete und gut gefüllte Hotels ein Segen für Land und Leute" sind[1]). Denn die herrlichsten Gegenden bleiben unbeachtet und einsam, solange das Unterkunftswesen im Argen liegt. Ein einziger guter Hotelbau dagegen, wie z. B. das Karerseehotel in Tirol, erschließt oft ein ganzes großes Gebiet dem breiten Strom des internationalen Reiseverkehrs.

Unter den volkswirtschaftlichen Entwicklungsbedingungen für den Fremdenverkehr sind schließlich noch hervorzuheben

berufliche und politische Gründe.

Die stetig fortschreitende Syndizierung und Organisierung im Wirtschaftsleben wie im politischen Leben überhaupt (Syndikate, Trusts, Aktien- und andere Erwerbsgesellschaften, politische Vereine und Verbände usw.) macht die Tagungsorte in zahlreichen Fällen zu Mittelpunkten eines überaus lebhaften Fremdenverkehrs. Ein besonders illustratives Beispiel bietet in dieser Hinsicht die Stadt Berlin, wo die im Februar jeden Jahres tagende Hauptversammlung des „Bundes der Landwirte" im Gegensatz zu den meisten anderen Orten auch in diesem Monat einen lebhaften Zuzug von Fremden in die Stadt bringt. Der Februar-Fremdenverkehr betrug nämlich in Berlin und einigen anderen Orten im Vergleich zu dem des Januar:

[1]) Sitzungsprotokoll der 41. odentlichen Generalversammlung des Internationalen Hotelbesitzer-Vereins 1912 S. 5.

Orte	Monate	1910	1911	1912	1913
Berlin	Januar	74000	79673	78247	87734
	Februar	81149	86905	89793	91763
Wien	Januar	32974	37970	40198	36454
	Februar	36129	35914	42106	36321
Dresden	Januar	26719	25137	25784	25815
	Februar	23627	24731	25233	24565

Der oft enge Zusammenhang zwischen Konzentration des Wirtschaftslebens und Fremdenverkehr erhellt ferner aus der Tatsache, daß in solchen Orten, wo während der Kriegsjahre zahlreiche Wirtschaftsbetriebe, Kriegsgesellschaften etc. vereinigt waren, wie etwa in Berlin oder München, der Fremdenverkehr gegenüber den Friedensjahren so gut wie gar nicht abgenommen, ja z. T. sogar nicht unbeträchtlich zugenommen hat, während in allen anderen Orten der Fremdenzufluß ganz erheblich ins Stocken geraten ist. Trifft dies u. a. auf Städte zu wie Nürnberg, wo einer Fremdenzahl von 761181 der vier Friedensjahre 1910—13 nur eine solche von 569252 in den 4 Kriegsjahren 1914—17 gegenübersteht[1]), oder auf Wiesbaden, welches im Zeitraum 1910—13 738287 Fremde zählte im Gegensatz zu den 416596 fremden Gästen der Jahre 1914—17, wurden in Bremen 1911—13 588869 Fremde registriert gegen 291371 in 1914—16[2]), zeigt schließlich auch eine Stadt wie Halle diese Abwärtsbewegung des Fremdenverkehrs (1910—13: 486970, 1914—17: 334988 Fremde), so gestaltet sich das Bild in Orten wie Berlin und München wesentlich günstiger, wurde doch in ersterer im Jahre 1917 mit 1248358 Fremden die höchste, bis dahin überhaupt vorgekommene Fremdenzahl erreicht, während in letzterer z. B. der Augustfremdenverkehr im Jahre 1917 die entsprechende Zahl des Jahres 1913 übertraf (70642 gegen 69004).

Die eben besprochenen volkswirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs berühren sich bereits mit der letzten Gruppe der noch zu erörternden Entwicklungsmomente, mit den

Privatwirtschaftlichen Interessen.

[1]) Dabei ist noch zu bedenken, daß sich bis Ende Juli 1914 der Fremdenverkehr ganz normal entwickelt hatte.

[2]) Die Statistischen Monatsberichte der Stadt sind für 1917 infolge der Kriegsverhältnisse nicht vollständig veröffentlicht worden.

Zu allen Zeiten sind gerade Gründe dieser Art für das Reisen maßgebend gewesen. Die großen Märkte und Messen vereinigten in den betreffenden Orten oft so viel Fremde, daß, wie die Chronisten uns glaubhaft versichern, ihre Unterbringung nur mit den größten Schwierigkeiten ermöglicht werden konnte. Städte wie London, Nischni-Nowgorod, Basel, Bozen, Orte wie Bremen, Danzig, Frankfurt a. M. spielten in dieser Beziehung eine große Rolle. In manchen von ihnen, z. B. in Frankfurt, wurden für diesen Zweck zur Zeit der großen Märkte eine stattliche Anzahl von Häusern errichtet, welche in der übrigen Zeit völlig leer standen. Aehnlich lagen die Verhältnisse in anderen Städten, wie Straßburg und Braunschweig, Frankfurt a. O. und Naumburg, Nördlingen und Zurzach, in Erfurt, Magdeburg und Nürnberg, alles Orten, die als Meßstädte mit der Zeit ihre Bedeutung verloren, weil die Entwicklung der modernen Verkehrsanstalten einen gleichsam das ganze Jahr hindurch ununterbrochen wirkenden Markt schuf, während auf den nur ein oder mehrere Male im Jahre veranstalteten Jahrmärkten und Messen sich nicht mehr genügend Käufer fanden. Nur einige wenige Städte dieser Art haben sich diesen Charakter bis auf den heutigen Tag erhalten; ihre Messen und Märkte sind der Verkümmerung und Einschrumpfung glücklich entgangen und bilden nach wie vor den Anziehungspunkt eines überaus lebhaften Fremdenverkehrs. Neben ausländischen Städten wie Nischni-Nowgorod und Irbit kommt in Deutschland vor allem das seit dem 17. Jahrhundert als Meßstadt berühmte Leipzig in Betracht. Die beiden heute in der Pleißestadt stattfindenten Messen, die Oster- und Michaelismesse, bringen seit Jahren einen immer steigenden Zufluß von Fremden und damit einen solchen wirtschaftlichen Aufschwung für die Stadt, daß sich diese zu der Gründung eines eigenen Meßamtes entschlossen hat. Dieses hat die Aufgabe, für geeignete und ausreichende Unterkunft der Meßfremden zu sorgen. In seinem Heim befinden sich während der Messe außerdem alle Verkehrs- und Auskunftsstellen, die für die Meßbesucher in Betracht kommen, von der polizeilichen Meldestelle an bis zu der Ausgabe von Adressbüchern und der Verabfolgung von den im Kriege und auch jetzt noch unerläßlichen Lebensmittelkarten. Die guten Erfahrungen Leipzigs in dieser Hinsicht — die Zahlen werden gleich genannt werden — haben bereits eine andere berühmte deutsche Handelsstadt, Frankfurt a. M., zur Nachahmung dieses Schrittes veranlaßt. Auch hier hat man ein besonderes

städtisches „Meßamt“ gegründet, um die für die vom 1.—15 Oktober 1919 erstmalig stattfindende „Internationale Einfuhrmesse“ erwarteten Besucher würdig empfangen zu können[1]).

In Leipzig betrug die Zahl der Ausstellerfirmen auf der Ostermesse und Michaelismesse:

1900	1907	1914
4770	6723	8374,

die der Einkäuferfirmen auf der Michaelismesse desselben bezw. Ostermesse des folgenden Jahres:

1900	1907	1913
4808	10618	15741.

Die für die Jahre 1912—14 mögliche monatliche Fremdenfeststellung[2]) ergibt den kolossalen Anteil des Meßfremdenverkehrs (März/April bezw. September Oktober) am Gesamtfremdenverkehr des ganzen Jahres.

Es betrug nämlich der Fremdenverkehr:

	1912	1913	1914
in den 4 Meßmonaten	77612	119378	66486
in der übrigen Zeit	127114	184973	139697

Es entfallen also durchschnittlich auf jeden Meßmonat eine Anzal von:

1912	1913	1914[3])
15889	23122	17462

Fremden.

Eine besonders typische Erscheinung dieser Art von Fremdenverkehr ist der „Geschäftsreisende“, welcher meistens nicht in eigenen Geschäften reist, sondern die Aufgabe hat, für seinen Prinzipal die Verbindung zwischen Produzent und Konsument herzustellen oder fester zu knüpfen. Man weiß es und sieht es jahraus, jahrein durch den Augenschein be-

[1]) Der Versuch einer ostdeutschen Messe in Breslau verdient ebenfalls erwähnt zu werden.

[2]) Nach den Statist Jahrbüchern (nur bis 1914 erschienen) Die Zahlen für 1915—17 der Statist. Monatsberichte sind wegen anderer Zählungsart nicht verwendbar.

[3]) Bei diesen Zahlen ist zu beachten, daß infolge der „Internationalen Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik“ der Fremdenverkehr im Jahre 1914 bis zum Ausbruch des Krieges auch in den Nichtmeßmonaten besonders groß war, während die Michaelismesse des gleichen Jahres bei der unsicheren Kriegslage naturgemäß schwächer als sonst besucht war.

sätigt, daß die Insassen der Eisenbahnen und Hotels zum beträchtlichen Teile aus solchen Geschäftsreisenden bestehen. Ueberall „fremd" im Sinne des Begriffs „Fremdenverkehr", wird ihnen die Fremde, der rastlos wechselnde, kurzweilige Aufenthalt fast zur Heimat. Die am Fremdenverkehr interessierten Kreise schätzen sie sehr und rechnen so fest auf sie, daß in überaus vielen Hotels und Gasthöfen, die sich in den Anzeigenteilen aller möglichen mit dem Verkehr zusammenhängenden Bücher und Zeitschriften, „speziell den Herren Geschäftsreisenden empfehlen", diese „Reiseonkels" die Hauptrolle spielen. Der „Verband reisender Kaufleute Deutschlands", in dem seit 1884 die selbständigen und unselbständigen Geschäftsreisenden zusammengeschlossen sind, bildet eine achtunggebietende Organisation im deutschen Wirtschaftsleben, die schon 25 Jahre nach der Gründung rund 12000 Mitglieder und ein Vereinsvermögen von ca. 4 Millionen Mark zählte. Die ungeheure Zunahme gerade der reisenden Angestellten in den letzten Jahrzehnten hat aber mit Recht Zweifel daran erweckt, ob ihre große Zahl vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus noch zu rechtfertigen sei. Wenn Cohn[1]) diese Frage verneint mit den Worten: „Ist der Geschäftsreisende, mit dem sie (erg. die Modemagazine) uns bedrohen, wirklich ein unentbehrliches Glied des Verkehrs, für welches uns nur das Verständnis fehlt?", so wird darauf zu erwidern sein, daß sie in mäßigen Grenzen tatsächlich unentbehrlich sind und unbedingt Daseinsberechtigung haben. Ein Zuviel ist vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte hier ebenso verwerflich wie bei der bereits besprochenen Reklame, eine Ansicht, der u. a. auch Walther Rathenau[2]) beipflichtet: „Wenn Hunderttausende jahraus, jahrein auf der Eisenbahn liegen, um den Konkurrenzkampf zwischen Handelsgeschäften auszuführen, mit dem Ergebnis, daß jede Firma am Jahresende nicht viel mehr oder weniger verkauft hat als im Vorjahre, so handelt es sich nicht um einen bloßen Verlust an nationaler Ersparnis, sondern um eine Mißleitung des gesamten Produktionsvorganges . . . " und an anderer Stelle[3]): „Zur Verteilung nebensächlicher Genußmittel wie Tabak, Schreibzeug, Seife, zur Kundenanwerbung durch Eisenbahnfahrten sind Armeen junger, schaffenskräftiger Menschen der wirtschaftlichen

[1]) a. a. O. S. 65.
[2]) a. a. O. S. 36.
[3]) a. a. O. S. 49.

Produktion entzogen, deren Bestandszahlen mit sechs Stellen geschrieben werden".

Ein anderes Reisemotiv liegt in der Freude am Wandern. Die Freude am Wandern, die Reiselust, treibt Tausende und Millionen aus der engen Stube hinaus in die Herrlichkeit der Natur. Die Sehnsucht nach der Berührung mit ihr, der Drang nach Licht und Sonne schlummert in jeder Menschenseele. Gründe dieser Art finden wir als Triebfeder zahlreicher Reisen schon im Altertum, wie die mannigfachen, auf uns gekommenen Itinerarien beweisen. Mit dieser Freude an der Schönheit der Natur verband sich in alten Zeiten und verbindet sich heute das Bedürfnis nach geistiger Erbauung. Schon das Altertum hatte in dieser Beziehung seinen „Baedeker", das „Handbuch" des Griechen Pausanias, welches genaue Schilderungen berühmter Kunststätten enthielt, und auch im Mittelalter hat es an ähnlichen Werken nicht gefehlt. Sie waren, wie ihr lateinischer Text beweist[1]), freilich nur für einen kleinen Kreis, in der Hauptsache für Geistliche, bestimmt[2]). Auch heute noch verdanken zahlreiche Orte ihren reichen Fremdenstrom dem Umstande, daß sie bedeutende Kunstwerke, wie Kirchen und Türme, oder wertvolle Bibliotheken mit altberühmten Handschriften und Bänden besitzen. Wieder andere werden von den Fremden um weltlicher Kunststätten, z. B. Museen und Theater, willen aufgesucht. Denn Musik und Kunst sind die Magnete, welche in vielen Städten eine verständnisvolle Pflege finden und zahlreiche Fremde in ihren Bann ziehen. Sie führen aus der Last des Alltags und der Not des Lebens in die Höhen empor, wo die Freiheit des Gemütes herrscht; sie machen, um mit Beethoven zu sprechen, den Menschen frei von all' dem Elend, das die anderen schleppen. — So betrug z. B. die Zahl der Besucher — die Zahlen gestatten natürlich nur einen mittelbaren Schluß auf die Anzahl der Fremden — im Jahre 1907[3]):

in München beim:

deutschen Museum	240000	Personen,
Alte Pinakothek	120000	„
Neue Pinakothek	35000	„
Vasensammlung ders.	8000	„
Glyptothek	40000	„

[1]) z. B. Ranzovius, Zwingerus, Julius Bellus u. Georgius Loysius.
[2]) Das erste derartige Buch in deuscher Sprache war erst der um 1650 erschienene „Fidus Achates oder Getreue Reisegefährt" des Martin Zeiller.
[3]) Zeitschr. d. Kgl. Bayr. Stat. Landesamts 1910, S. 633 f.

in Nürnberg beim:

Nationalmuseum	250000	Personen,
Gewerbemuseum	62400	„
Germanischen Museum	25–30000	„

in Frankfurt a. M.[1]) beim:

Städt. Hist. Museum:	1908	42255	„
	1910	37723	„
	1913	33125	„
Städt. Völkermuseum:	1908	19982	„
	1910	40951	„
	1913	41096	„

Noch deutlicher erkennen wir die Zusammenhänge zwischen Fremdenverkehr und Besucherzahlen von Museen aus Zusammenstellungen, welche die Besucher nach Monaten getrennt aufführen. Dabei machen wir nämlich die Beobachtung, daß in der Hauptreisezeit, also den Monaten Mai bis Oktober, die Zahl der Besucher bedeutend größer ist als in den übrigen Monaten. So war z. B. eine solche Vergleichung möglich für die Menge der Besucher im Nationalmuseum zu Stockholm[2]). Sie betrug:

Jahr	Monate	Personen
1905	Mai bis Oktober	40981
	übriger Teil des Jahres	24790
1907	Mai bis Oktober	34921
	Rest des Jahres	23568
1909	Mai bis Oktober	45416
	Rest des Jahres	35457

Die Passionsspiele von Oberammergau wiesen Besucher auf[3]):

1900	223530 Personen
1910	173669 „

Einen ähnlichen Weltruf hat die Stadt Bayreuth durch ihre Wagner-Aufführungen erlangt. Auf die innigen Beziehungen zwischen Fremdenverkehr und Theateraufführungen weisen ja auch die von zahlreichen Theaterleitungen, insbesondere auch unseren deutschen Hoftheatern, veranstalteten besonderen „Fremden-Vorstellungen“ hin.

[1]) Stat. Jahresübersicht der Stadt Frankfurt a. M. verschiedene Jahrgänge.

[2]) Statistisk Arsbok för Stockholms Stad 1909, S. 213.

[3]) Maximilian Krauß. Die Grundlagen des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland (1917) S. 47/48.

Als weiteres Entwicklungsmoment des Fremdenverkehrs können wir den Wunsch vieler Menschen betrachten, der engen Großstadtluft zu entfliehen. Diese Reaktion gegen die ungesunde Zusammenballung Tausender und Abertausender von Individuen ist ein ausschlaggebender Faktor für Erholungsreisen, wenigstens für solche Personen, denen ihre Mittel es erlauben.

Gesundheitliche Rücksichten waren zu jeder Zeit für das Reisen maßgebend. Das Altertum besaß seine Badeorte genau so gut wie unsere Zeit, und im Mittelalter war Aachen mit seinen warmen Quellen, Baden in der Schweiz, Baden-Baden u. a. das Ziel zahlreicher Kranker. Besonders aber in unseren Tagen ist die Erholungsreise eine Notwendigkeit geworden auch für die Kreise, für die es früher einen unerschwinglichen Luxus bedeutete. Denn die immer steigenden Anforderungen an die Leistungskraft des Einzelnen verlangen heute mehr denn je eine gelegentliche Ausspannung. Dem entspricht die rapide Zunahme der Kur- und Badeorte. Mit den gesundheitlichen Rücksichten verwandt sind andere Momente, welche zu den eifrigsten Förderern des Fremdenverkehrs zählen:

die Ausübung des Sports,

die ungezählte Scharen für Stunden und Tage aus den Städten ins Freie lockt, während andererseits die Freude an sportlichen Darbietungen ebenfalls große Menschenmassen von außerhalb in die Städte hinein führt. Außer dem mehr und mehr in Aufnahme kommenden Automobil-, Rad- und Bergsport ist neuerdings auch der Wintersport zu größerer Entfaltung gekommen. Viele Orte, die sonst nur im Sommer der Tummelplatz der Fremden waren, werden durch ihn auch in der sonst stillen Zeit, wo ihre Bewohner ein beschauliches Dasein führten, zum Mittelpunkt eines lebhaften Fremdenverkehrs. Die Quelle reicher Einkünfte, die sonst im Winter versiegte, fließt nun auch in der Wintersaison. Für einzelne „Sportplätze“ stehen uns die Besucherzahlen, nach Monaten getrennt, leider nicht zur Verfügung. Wenigstens aber gestatten uns die Angaben über die Zahl der verkauften Ausflugskarten, wie wir sie z. B. für München und die Jahre 1908–13 besitzen[1]), ein Bild von der Menge der Personen, die an den betreffenden Tagen als „Fremde“, und zwar zum größten

[1]) Zeitschr. d. Kgl. Bayr. Stat. Landesamts, 42. Jahrg. 1910, und Monatsberichte München 1913.

Teil als Sporttreibende, andere Plätze aufsuchten. Berücksichtigt hierbei sind die Monate Januar, Februar und Dezember der genannten Jahre und nur der Nahverkehr des Haupt- und Ostbahnhofs. Danach betrug die Zahl der verkauften Ausflugskarten an den Sonn- und Feiertagen im:

	Jahre 1908	1909[1])
Januar	79262	83790
Februar	38257	64214
Dezember	77896	57458.

Die Anzahl der an den Schaltern und durch die Automaten verausgabten Fahrkarten auf Bahnhof Baden-Baden betrug allein am letzten Sonntag der dort veranstalteten „Großen Woche" im Jahre 1910 rund 13500 Stück. („Deutschland" 1910 Nr. 9, S. 40). Die engen Beziehungen zwischen Fremdenverkehr und Sport erkennen wir auch aus der großen Mitgliederzahl von Touristen- und Bergsport-Vereinigungen. So vermehrte sich die Mitgliederzahl der deutschen Sektionen des D. und Ö. Alpenvereins, der zum Verband deutscher Touristenvereine gehörigen Vereine, des Riesengebirgsvereins und des Gebirgsvereins für die Sächsische Schweiz zusammengenommen von 1903 bis 1905 von 181451 auf 206485[2]). Der Deutsche und Oesterreichische Alpenverein allein zählte am 1. 1. 1918 = 406 Sektionen mit 81013 Mitgliedern[3]). Hiervon entfallen auf die bayrische Sektion:

1909	1910	1911
21698	22640	23203

Mitglieder[4]).

Als letzte Art von Sport, der die Fremden in hellen Scharen und hauptsächlich im Sommer in die Städte führt, wäre der Reit- und Fahrsport zu nennen. Statistiken hierüber werden allerdings fast ausschließlich von privater Seite geführt und beziehen sich auch nicht auf die Zahl der Rennplatzbesucher. Nur eine Stadt in Deutschland, Frankfurt a. M., bringt in Erkenntnis der großen wirtschaftlichen Vorteile aus den in der Stadt veranstalteten Pferderennen schon seit

[1]) Die Unterschiede in den Zahlen der beiden Jahre erklären sich daraus, daß die Monate und Februar des Jahres 1908 je 1 Sonntag weniger hatten als die gleichen Zeitabschnitte 1908, während der Dezember 1908 einen Sonntag mehr aufwies als der gleiche Monat 1909, z. T. natürlich auch aus der verchiedenen Witterung.

[2]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1907 S. 357.

[3]) Kalender des Deutsch. und Oesterreichischen Alpenvereins 1918 S. 77.

[4]) Statist. Jahrbuch für das Königreich Bayern 1911.

Jahren ausführliche Tabellen darüber, aus denen auch die Zahl der Rennbahnbesucher hervorgeht. Da diese zum sehr großen Teile natürlich auch Frankfurter Einwohner sind, ist die Zahl der Fremden nur zu mutmaßen. Die Pferderennbahn wurde von Personen mit Tageseintrittskarten besucht[1]):

1908	1909	1910	1913
30376	29536	36233	38071

Besondere Beachtung verdienen noch die

religiösen Antriebe.

Sie haben von jeher den Menschen die Bekanntschaft mit fremden Gegenden vermittelt, vom Altertum mit seinem Besuch der heiligen Orakel über das Mittelalter mit seinen Pilgerfahrten und Konzilen hinweg bis in unsere Tage, wo vorzugsweise katholische Landesteile diesem Moment den oft ungeheuren Fremdenstrom verdanken, der sich gelegentlich oder periodisch in sie ergießt. Nicht nur landschaftlich reizvolle Orte, wie Trier, wo ungezählte Scharen von Frommen dem heiligen Rock Christi ihre Verehrung darbringen, sondern auch solche, die sonst jedes Reizes bar sind, sind infolge religiöser Anziehungsmittel zu Zeiten Mittelpunkte eines regen Fremdenverkehrs. Cnesen mit dem Sarkophag des heiligen Adalbert, Echternach mit seiner Springprozession ist das Ziel vieler Fremden. Wieviel Fremde dieser Art in die betreffenden Orte kommen, das ist mangels statistischer Erhebung fast nie feststellbar. Darum ist es besonders verdienstlich und erfreulich, daß eine deutsche Stadt, die ihren Fremdenverkehr auf derartige religiöse Momente zurückführt, Aachen, für drei verschiedene Jahre eine genaue Auszählung solcher Fremden veranstaltet hat[2]). Danach betrug die Anzahl der anläßlich der vom 9. bis 25 Juli 1895, 1902 und 1909 veranstalteten Heiligtumsfahrten in die Stadt gekommenen Fremden:

Jahr	auf den Landwegen angekommene Fremde	mit der Eisenbahn angekommene Fremde	Zusammen
1895	117130	172794	289924
1902	232324	157471	390805
1909	416215[3])	188724	604939

[1]) Statist Jahresübersicht der Stadt Frankfurt a. M., verschiedene Jahrgänge

[2]) Statist. Jahresübersichten der Stadt Aachen, versch. Jahrgänge.

[3]) In dieser Ziffer sind nur die Personen enthalten, die von vorm. 5 bis nachm 5½ Uhr in die Stadt kamen. Die Zählung wurde jedoch täglich bis 10 Uhr abends vorgenommen, wodurch im ganzen 550459 angekommene Personen festgestellt wurden.

Für den Fremdenverkehr in den deutschen Orten kommen solche religiösen Entwicklungsbedingungen dabei noch nicht einmal in dem überragendem Maße in Betracht, wie wir dies im Auslande finden. Zahlen darüber sind allerdings auch so gut wie gar nicht erhältlich, nur das Oesterreichische Statistische Handbuch enthält für das Jahr 1913 für einzelne Länder der Monarchie, nicht für bestimmte Städte, eine besondere Auszählung der Wallfahrtsfremden; Oberösterreich empfing 1912 den Besuch von ca. 10- bis 15000, Böhmen von etwa 12000 Fremden dieser Art, während in Kärnten von 125000 Gesamtfremden der 5. Teil, also 25000, auf Wallfahrer entfielen. Schlesien zählte unter etwa 109000 Fremden überhaupt ca. den 4. Teil, 26000 Pilger, und in Mähren belief sich ihre Zahl sogar auf weit über die Hälfte aller Fremden, d. h. von ca. 230000 Fremden kamen 150- bis 160000 auf Wallfahrer[1]). Im übrigen sind wir auf mehr oder weniger richtige Schätzungen angewiesen, die z. B die Zahl der fremden Wallfahrer für Oesterreichs berühmteste Wallfahrtsstätte, Mariazell in Steiermark, auf jährlich etwa 250000 angeben[2]).

Daß der Fremdenstrom aus religiösen Antriebe heraus, wenn auch nicht zahlenmäßig bekannt, so doch für viele Orte eine Quelle reichster Einkünfte bildet, wissen wir aus zuverlässigen Schilderungen. Lourdes, der aus Zolas gleichnamigem Roman zu trauriger Berühmtheit gelangte Wunderort, sieht jährlich Tausende und Abertausende in seinen Mauern, während in fernen Ländern Mekka in Arabien, Delhi und Dschaipur in Indien, Lhasa in Tibet, Orte, die von dem Zauber einer vielhundert-, ja tausendjährigen Geschichte umweht sind, genannt seien.

Als letztes Glied in der Kette der allgemeinen Entwicklungsbedingungen möge ein Motiv genannt werden, dem — wenigstens in Zeiten übersättigter Kultur — zwar die Menschheit immer untertan war, das aber doch erst in unserer modernen Zeit seinen Einfluß in einem Umfange geltend macht, der den Beteiligten das Reisen unter umständen mehr als Last denn als Genuß erscheinen läßt.

Es ist der

Modezwang,

der sich auch auf diesem Gebiete bedenklich breit gemacht

[1]) Vergl. Oesterr. Stat. Handbuch, Jahrg 23.
[2]) Meyers Hist.-geogr. Kalender 1917.

hat. Schon zur zeit der römischen Kaiser gehörte es zum guten Ton, Badeorte wie Puteoli, Bajä oder Ostia, Stätten, die uns aus der damaligen Literatur wohl vertraut sind, für längere oder kürzere Zeit aufzusuchen, und so verlangt auch heute in gewissen „feinen Kreisen", deren es in der modernen kapitalistischen Gesellschaft nicht wenige gibt, die Konvention von jedem, der gesellschaftlich etwas gelten will, den Besuch derartiger Modebäder, die, wenn sie sich etwa der Ehre eines gelegentlichen Besuches von gekrönten Häuptern erfreuen durften, umgehend in den Augen der vornehmen Welt besondere Anziehungskraft ausüben. Um nur einige Orte dieser Art zu nennen, seien in Deutschland Wiesbaden, Nauheim und Kreuznach hervorgehoben. Im Auslande nehmen diese exklusive Stellung ein etwa Biarritz oder Trouville in Frankreich, Ostende in Belgien, Scheveningen in Holland, während in der Schweiz u. a. St.-Moritz, Engelberg oder Adelboden, in Ungarn Schmecks in der Tatra als Treffpunkte dieser Art sich eines besonders starken Besuches erfreuen. Doch nicht nur als Badegast besucht man der Mode zu Liebe diese oder jene Plätze, sondern wer in seinem Gesellschaftskreise etwas gelten will, der muß eben unbedingt diesen oder jenen Ort „gesehen haben", und so verdankt der Fremdenverkehr solcher Orte seine reiche Flut den zahlreichen Globetrotters, die, je nach dem Stande ihres Geldbeutels, die ganze Welt mehr oder weniger weit und hastig durchstreifen, eine Unsitte, die auch viele Geschäftsleute zu derartigen überflüssigen Reisen zwingt, aus Furcht, den Kredit zu verlieren.

cp. 5. Der Umfang des Fremdenverkehrs.

Dieser läßt sich auf zweifache Weise ermitteln:

1. Indirekt, indem man aus Angaben über Verkauf von Eisenbahn- oder Dampfschiffahrtskarten, über die Zunahme von Transportanstalten aller Art, über die Anzahl der beförderten Personen, besonders in der typischen Reisezeit (Mai bis Oktober), über die Entwicklung des Porto-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs in bestimmten Orten und Gegenden und auf ähnliche Weise sehr gute, wenn auch nur mittelbare Rückschlüsse auf den Umfang des Fremdenverkehrs ziehen kann.

2. Direkt, also durch unmittelbare Feststellung der Fremden in den verschiedenen Orten, soweit dies nach den eingangs der Arbeit (cp. 2) gemachten Ausführungen überhaupt möglich ist.

Zunächst soll der Umfang des Fremdenverkehrs, soweit er sich auf indirektem Wege ermitteln läßt, zur Darstellung gelangen. Es zeigt sich hierbei das Ergebnis, daß überall dort, wo auch dierekte Zahlen über großen Fremdenverkehr vorliegen, auch aus den indirekten Angaben auf einen ansehnlichen Verkehr von Fremden geschlossen werden kann. Besonders deutlich geht der Einfluß des Fremdenverkehrs über hervor aus der Tatsache, daß die Zahl der verkauften Fahrkarten oder der beförderten Personen in der Hauptreisezeit, den Monaten Mai bis Oktober, erheblich größer ist als in der übrigen Zeit des Jahres.

Im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen betrug die Zahl der beförderten Personen[1]):

	1910	1911	1912
auf Sonntagskarten . .	15479166	16291105	15873828
auf Ferien-Sonderzugkarten	207202	220722	267189
auf Sonderzugkarten . .	50250	47395	42407

[1]) Geschäftliche Nachrichten für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, Ausgabe 1914, Teil I, S. 114.

	1910	1911	1912
auf zusammengestellte Fahrscheinhefte . .	221492	197551	190333
auf Gesellschaftsfahrkarten	3787513	4116772	4123299

In Bayern, einem der Hauptgebiete des Fremdenverkehrs in Deutschland, belief sich die Anzahl der verkauften Eisenbahnfahrkarten bei den Staatsbahnen[1]):

Monate	Im Jahre		
	1909	1911	1913
Mai bis Oktober	50151505	52830879	54725026
die übrige Zeit des Jahres	37394232	39501669	43846649

Aus dem Erlös dieser Fahrkarten hatten die bayrischen Staatsbahnen einen ansehnlichen Gewinn zu verzeichnen, worüber im folgenden Kapitel „Fremdenverkehr und Volkswirtschaft“[2]) nähere Angaben gemacht werden.

Ebenso gestattet die Anzahl der beförderten Personen von der Hauptstadt des Landes aus einen mittelbaren Schluß auf den riesigen Umfang des Fremdenverkehrs, und zwar sowohl den der Stadt München selbst, als auch den der von dort aus aufgesuchten Plätze im ganzen. Es wurden nämlich von den Münchner Bahnhöfen aus (nur Fern- und Nachbarverkehr des Haupt-, Ost- und Isartalbahnhofs und nur Sonn- und Feiertagsverkehr) Personen befördert[3]):

	1908	1909	1911	1913
Mai bis Oktober:	2414121	2401859	2149185	1934028
übrige Zeit des Jahres:	1012310	1198987	1160456	1129514

Zahlen, die erst in das richtige Licht gerückt werden, wenn man bedenkt, daß beide Monatsgruppen im ersten Jahre, im Jahre 1908, die gleiche Anzahl von Festtagen (34) aufzuweisen hatten, während im Jahre 1909 = 33 Festtagen der Monate Mai bis Oktober 34 solche der übrigen Monate des Jahres gegenüberstanden. Das Jahr 1911 bringt für die Monate Mai bis Oktober 2 Festtage weniger als für November bis April (33 bezw. 35), das Jahr 1913 sogar 3 weniger (30 bezw. 33)

[1]) Statist. Jahrb. d. Kgr. Bayern, 12. Jahrg. 1918 bezw. 13. Jahrgang 1915.
[2]) Vgl S. 81.
[3]) Zeitschr. d. Kgl. Bayr. Statist. Landesamts, 42. Jahrg. 1910 und Münchner Monatsberichte 1911/13.

Auch wenn wir die Anzahl der in den Monaten Mai bis Oktober, bezw. November bis April auf dem Starnbergersee sowie auf dem Ammersee und der Amper beförderten Fahrgäste vergleichen, tritt der Einfluß des Fremdenverkehrs in der ersten Monatsgruppe deutlich in die Erscheinung.

Es betrug die Anzahl der beförderten Personen:

	in den Jahren		
	1911	1912	1913
Auf dem Starnbergersee:			
Mai bis Oktober . . .	185898	139663	143300
November bis April . .	40530	36398	26145
Auf Ammersee und Amper:			
Mai bis Oktober . . .	112799	90228	101993
November bis April . .	15859	14653	14043

Unter Berücksichtigung der Zahl der auf die einzelnen Monate entfallenden Festtage wird das Bild von dem Einfluß des Fremdenverkehrs noch anschaulicher. Denn es wurden durchschnittlich an jedem Feiertage befördert:

Auf dem Starnbergersee:			
Mai bis Oktober . . .	5633,27	4505,26	4776,66
November bis April . .	1158,00	1039,94	792,27
Auf dem Ammersee und Amper:			
Mai bis Oktober . . .	3418,15	2910,58	3399,77
November bis April . .	453,11	418,66	425,55

Aber auch dort, wo wir derartige Angaben nicht nach Monaten, sondern nur nach Jahren getrennt beobachten können, gewinnen wir sehr lehrreiche Aufschlüsse über das Vorhandensein und die Einwirkungen des Fremdenverkehrs.

In einigen als Fremdenplätzen berühmten Orten betrug z. B. die Anzahl der verkauften **Eisenbahnfahrkarten** im Jahre 1910 z. T. mehrere hundert Prozent mehr als 20 Jahre vorher, im Jahre 1890. Zur besseren Illustrierung des gewaltigen Fremdenanteils an dieser Entwicklung sind auch die Einwohnerzahlen des Jahres 1910 hinzugefügt worden[1]):

[1]) Vgl. M. Krauß a. a. O.

	1890	1910	Zunahme in %	Einwohnerzahl 1910
Bad Aibling	39921	164910	313.09	3838
Bad Reichenhall	59027	228734	287.51	6386
Bad Tölz	22804	109468	380.03	5496
Berchtesgaden	90993	365517	301.70	2930
Holzkirchen	51312	122358	138.46	2430
Kempten	115896	563113	385.88	21001
Lindau	53324	354669	565.12	6618
Murnau	17870	98407	450.68	2512
Prien	43634	151915	248.18	2510
Rosenheim	171950	586206	240.92	15969
Schliersee	22424	137473	513.06	3123
Sonthofen	30180	94770	214.02	4188
Starnberg	66418	390264	487.59	3633
Traunstein	60118	323068	436.56	7686
Weilheim	46089	214028	364.38	5249

In Großstädten, wie Augsburg oder München, zeigt sich von 1890 bis 1910 ebenfalls eine enorme Steigerung in der Zahl der verausgabten Fahrkarten. Auch hier wird man nicht fehl gehen, wenn man diese Zunahme zum erheblichen Teile auf das Konto des Fremdenverkehrs setzt. Sie betrug nämlich:

	1890	1910	Zunahme in %
Augsburg	359070	1424084	296.60
München, Hauptbahnhof	1331509	5829326	337.80
München, Mittersendling	13555	145898	976.34
München, Ostbahnhof .	111334	1351203	913.65

Diese Zahlen beruhen also nicht bloß auf dem infolge der Zunahme der Einwohnerzahlen stärker werdenden Ausflugsverkehr, sondern eben auch auf der Zunahme der Fremdenzahlen in beiden Städten selbst. Dasselbe gilt auch, und ganz besonders für München, von den Zahlen über den Dampfschiffahrtsverkehr auf dem Starnbergersee sowie den auf Ammersee und Amper. Während auf dem ersteren im Durchschitt der Jahre 1881—85 154460 Personen befördert wurden, waren es allein im Jahre 1911 = 539524 Personen, d. h. 249,30 % mehr. Die Zahl der Fahrgäste auf dem Ammersee stieg im gleichen Zeitraum von 16540 auf 220780, also um 1234,82 %!

Die Zahl der verkauften Eisenbahnfahrkarten gibt uns auch für ein anderes durch seine Erholungsstätten berühmtes Gebiet Deutschlands, für Thüringen, ein anschauliches Bild

von dem starken Pulsschlag des Fremdenverkehrs. Sie betrug in den Jahren 1895 und 1905[1]):

	1895	1905	Zunahme in %	Einw.-Zahl 1905
Elgersburg . . .	38750	65850	70	—
Eisenach . . .	283900	389900	37	35153
Erfurt[2])	584500	903900	56	98849
Friedrichroda . .	85560	134580	55	4409
Gotha	448600	548000	22	36947
Jena	121450	308050	154	26360
Oberhof	19300	37600	95	411
Tabarbach-Dietharz	31720	54340	70	3700
Wuha	70340	140130	99	—
Waltershausen .	87220	122635	41	6727

Auch der Güterverkehr typischer Fremdenverkehrszentren wurde durch ihn natürlich entscheidend beeinflußt. Wenn z. B. im Jahre 1905 Friedrichroda 432 Stück Vieh mit der Bahn importierte, ferner 1130 t Bier, 524 t Getreide, 199 t Kartoffeln, 507 t Mehl, 128 t Obst und Gemüse, 54 t Wein und Apfelwein, 42 t Fische (die Tonne = 1000 kg), so können doch diese gewaltigen Mengen von Nahrungsmitteln nicht bloß zur Ernährung der 4409 Einwohner gedient haben, sondern sind sicher zum größten Teile für die Fremden bestimmt gewesen. So ist es auch mit dem thüringischen Kurort Oberhof, welcher im gleichen Jahre bei einer Einwohnerzahl von 411 Menschen einführte[3]):

59 t Bier,
136 t Getreide,
53 t Kartoffeln,
79 t Mehl,
18 t Obst und Gemüse,
38 t Wein und Apfelwein.

Ganz untrügliche Zusammenhänge aber zwischen solchen Importziffern und Fremdenverkehr gewinnt man aus der Tatsache, daß in Schönau-Ernstroda, einem kleinen unbedeutenden Oertchen von 1027 Einwohnern in der Nähe von Friedrichroda, dem lebhaften Fremdenverkehrszentrum, 1905 1710 Stück Vieh importiert wurden.

[1]) E. Fränzel: Der Einfluß der Sommerfrischen auf Volksdichte und Verkehr im nordwestlichen Teile des Thüringer Waldes. Inaug. Diss. Jena 1908.

[2]) Bei Großstädten, wie Erfurt braucht, wie dies schon bei München und Augsburg bemerkt wurde, die Zunahme im Umsatz der verkauften Fahrkarten nicht auf einer Zunahme der Fremden in ihnen selbst zu beruhen, wird aber z. T. sich auch daraus erklären.

[3]) Vgl. E. Fränzel a. a. O. S. 28.

Die steigende Tendenz des Fremdenverkehrs ergibt sich außerdem aus den Zufuhrzahlen der verschiedenen Jahre. Diese betrug zum Beispiel für Friedrichroda und Waltershausen 1890 bezw. 1905:

	1890	1905
Friedrichroda führte ein:		
Bier	175 t	1130 t
Getreide	135 t	524 t
Waltershausen führte ein:		
Bier	107 t	1340 t
Mehl	904 t	1244 t
Obst und Gemüse	50 t	137 t

Die Zahl der beförderten Personen konnte wieder als indirekter Maßstab für die Ermittelung des Fremdenverkehrs für verschiedene Gebiete und Städte, z. B. den Bodensee, den Personenverkehr auf der Elbe, sowie bestimmte einzelne Orte zu Grunde gelegt werden. Die bayrische Bodenseedampfschiffahrt beförderte im Jahre 1913 = 385600 Fahrgäste gegen 199000 im Jahre 1896.

Die württembergische auf dem gleichen See:[1])

1901	290841	Personen,
1908	422547	„ [2])
1912	434150	„

d. h. im letzten Jahre 143309 Personen mehr als 1901. In Friedrichshafen allein, dem Ausgangs- und Endpunkt eines reich flutenden Fremdenverkehrs, betrug die Zahl der angekommenen und abgegangenen Personenschiffe:

1909	20423
1910	17694
1911	17802
1912	17952

Auf der Flotte der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden zwischen Mühlberg und Leitmeritz Personen befördert:

[1]) Vgl. Stat. Handbuch für das Kgr. Württemberg, Jahrgang 1910—13.

[2]) Die Angaben sind nur bis zu diesem Jahre gemacht.

im Durchschnitt der Jahre 1881/90	2149822,
im Durchschnitt der folgenden 10 Jahre 1891/1900	3102053,
1905	2507491,
1908	2324671,
1913	2678262.[1])

Die Steigerung der Zunahme der Personenbeförderung in einzelnen Städten ist aber in vielen Fällen so groß, daß sie sich nicht aus der Zunahme der Einwohnerzahl allein, sondern auch aus dem stärkeren Ansteigen des Fremdenverkehrs erklärt. Um das Bild besonders deutlich zu machen, ist ein etwas größerer Beobachtungszeitraum, 1905/12, gewählt worden. Die Personenbeförderung betrug in[2]):

	1905	1912	Zunahme in % :
Altona (vom Bahnhof abgefahren	1920134	6375627	232,05
Augsburg (vom Bahnhof abgefahren	748986	1620606	116,37
Cassel (auf der Eisenbahn gefahren	1292052	3092674	139,36
Danzig (im Seeverkehr angekommen) . . .	6542	41576	535,52
Danzig (im Seeverkehr abgefahren	8028	44070	448,95
Hamburg (im Seebäder- u. Küstenverkehr angekommen . . .	21845	80140	266,86
desgl. abgefahren . .	31029	94735	205,31
im überseeischen Verkehr angekommen . .	40817	121189	196,91
desgl. abgefahren . .	143375	180519	25,91
Kiel (auf der Eisenbahn abgefahren)	687240	1579330	129,81
Pauen (auf der Eisenbahn abgefahren)	924019	2988248	223,40

Endlich gewinnen wir sehr lehrreiche Aufschlüsse über den Umfang und die Stärke des Fremdenverkehrs aus den Uebernachtungszahlen der Fremden. Wie oben bereits auseinandergesetzt wurde, beschränken sich ja noch eine ganze

[1]) Stat. Jahrbuch f. d. Kgr. Sachsen, 1916/17, S. 147.
[2]) Stat. Jahrbuch deutsch. Städte, versch. Jahrgänge.

Anzahl von Orten auf diese Art von Fremdenverkehrsstatistik. Zwar gewähren uns diese Angaben kein direktes Bild von der tatsächlichen Anzahl der Fremden, aber indirekt können wir aus ihnen doch eine gute Anschauung gewinnen. Wenn wir, wie es später bei der Darstellung des direkt ermittelten Fremdenverkehrs ebenfalls gehalten werden soll, die Städte in verschiedene Größenklassen zerlegen, so ergibt sich, daß die Zahl der Fremdennächte in kleineren Städten oft bedeutend größer ist als in Großstädten, und daß umgekehrt diese Zahl hier manchmal wesentlich kleiner ist als in den kleineren Orten. Industrieorte, wie Gelsenkirchen oder Hamborn z. B. weisen im Verhältnis zu den in die gleiche Größengruppe gehörigen Städten Erfurt oder Augsburg eine verschwindend geringe Zahl von Fremdenübernachtungen auf. Noch krasser ist der Unterschied bei ebenfalls in eine Größenklasse fallenden Städten wie Königshütte oder Recklinghausen im Vergleich zu Orten wie Rostock und Ulm: die ersten beiden als Industriestädte so gut wie ohne Fremdenverkehr, die beiden letzten Brennpunkte eines überaus lebhaften Kommens und Gehens von Fremden. Daß in Kur- und Badeorten die Zahl der Fremdennächte eine ansehnlichere Höhe erreicht, als in anderen Orten ist selbstverständlich. Teilen wir die zu betrachtenden Orte in 4 Gruppen, nämlich in

1. Städte von 200000 Einwohnern an aufwärts,
2. Städte von 100000—200000 Einwohnern,
3. Städte von unter 100000 Einwohnern,
4. Kur- und Badeorte,

so ergibt sich im einzelnen folgendes Bild. Die Anzahl der Fremdenübernachtungen betrug in:

1. Städten über 200000 Einw.:

Städte	Gesamtzahl d. Uebernachtungen: 1911	1912
Cöln	798686	848986

2. Städten von 100—200000 Einwohnern:

Augsburg	97604	—
Erfurt	187754	193601
Gelsenkirchen	—	9439
Hamborn	3532	4976
Mannheim	138841	—

3. Städten unter 100000 Einw.:

Städte	Gesamtzahl d. Uebernachtungen: 1911	1912
Hildesheim	65437	—
Königshütte	3410	6918
Recklinghausen	5522	7047
Regensburg	—	60093
Rostock	102374	106359
Ulm a. D.	192920	— [1]
Zwickau	71259	70540

4. Kur- und Badeorten:

und zwar war es möglich, für einige bayrische Plätze dieser Art die Zahlen für die Jahre 1906—08 zu ermitteln. Danach betrug die Zahl der Fremdennächte in folgenden Orten[2]):

Orte	Gesamtzahl der Uebernachtenden[3]) 1906	1907	1908
Berchtesgaden	31510	39785	33418
Fissen	42500	48000	50040
Garmisch	14738	15042	16029
Kissingen	37411	41122	42311
Mittenwald	10842	9658	12223
Oberstdorf	12485	13299	15685
Partenkirchen	19821	19916	21290
Reichenhall	29044	30529	29014
Starnberg	4190	4600	4600
Tegernsee	14724	17800	15068

Natürlich würde sich die Zahl der schätzungsweise sich in einzelnen Orten aufhaltenden Fremden noch bedeutend vergrößern, wenn man auch nur annähernd die Zahl aller solcher

[1]) Für das Jahr 1912 hat Ulm nicht die Anzahl der Fremden-Uebernachtungen, sondern die absolute Fremdenzahl, 179599, angegeben. Das Beispiel zeigt besonders deutlich die Wichtigkeit der Unterscheidung zwischen Fremdennächten und absoluter Fremdenzahl.

[2]) Vergl. Statist. Jahrb. f. d. Kgr. Bayern, 10. Jahrg. 1909.

[3]) Es sind nur einige bedeutendere Orte aufgeführt worden, und von diesen auch nur solche, wo die Passanten gleichzeitig mit gezählt waren. Der Begriff der letzteren schwankt in den verschiedenen Orten je nach der Zahl der Aufenthaltstage, was hier aber ohne Belang ist. In den meisten Badeorten gelten als Passanten Fremde von 1 bis 3, in einigen anderen auch bis zu 5 Tagen Aufenthalt. Wer länger bleibt, rechnet zu den „Kurgästen".

Fremden ermitteln könnte, welche weniger als einen Tag dort verweilen. Das Beispiel Starnbergs, das erfahrungsgemäß einen sehr starken Fremdenverkehr hat, beweist dies am besten. Nur tritt dieser naturgemäß zahlenmäßig nicht so in die Erscheinung, weil die meisten Fremden vom nahen München kommen.

Die **direkte** Feststellung des Fremdenverkehrs hat, wie oben schon bemerkt (cp. 3), leider noch mit sehr erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Soweit Unterlagen hierfür überhaupt vorhanden oder erhältlich waren — von vielen Stellen ist eine Auskunft infolge der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse überhaupt abgelehnt bezw. erst für unbestimmte Zeit nach Friedensschluß in Aussicht gestellt worden — soll im folgenden eine Uebersicht über seinen Umfang geboten werden.

Vorweg ist zu bemerken, daß die Untersuchung auf die Jahre 1908 bis 1913 erstreckt worden ist, also auf 6 reine Friedensjahre, in denen der Fremdenverkehr noch keinerlei hemmenden Einflüssen unterlag, daß sich allerdings diesem Versuche, überall einen gleichen Beobachtungszeitraum zu wählen, nicht unbedeutende Schwierigkeiten in den Weg stellten. Eine einigermaßen gleichmäßige Darstellung wird erst vom Jahre 1908 an möglich, nur ganz wenige Städte bringen auch schon für frühere, eine ganze Anzahl aber auch erst für spätere Jahre Angaben über die bei ihnen gezählten Fremden. Ein späteres Kapitel wird die Gestaltung des Fremdenverkehrs in den Jahren 1914—17 und damit den Einfluß des Krieges auf seine Entwicklung zur Anschauung bringen, so daß im ganzen der Umfang desselben in einem Jahrzehnt an unseren Augen vorüberziehen wird. Den kolossalen Umfang, den der Fremdenverkehr in einigen Orten, z. B. Kur- und Badeorten, erreicht, erkennen wir erst recht durch die Vergleichung der Einwohnerzahlen der betreffenden Orte mit derjenigen der Fremden, wobei sich, was schon bei der Besprechung der indirekten Fremdenverkehrsfeststellung gesagt wurde, zeigt, daß Orte mit kleineren Einwohnerzahlen oft einen — wenigstens relativ — größeren Fremdenverkehr aufzuweisen haben als große Städte. Vier Gruppen von solchen Orten sollen auch an dieser Stelle hierfür getrennt dargestellt werden:

1. Städte von 200000 und mehr Einwohnern,
2. Städte von 100000 bis 200000 Einwohnern,
3. Städte von unter 100000 Einwohnern,
4. Kur- und Badeorte.

Die Zahl der Uebernachtungen der Fremden, die, wie bereits dargestellt, für die Beurteilung des Vorteils, den die Fremden einem von ihnen besuchten Orte bringen, unerläßlich ist, ist mit Ausnahme der bayrischen und einiger ganz weniger anderer Orte nicht zu ermitteln gewesen:

Städte	Zahl der Fremden		Einwohnerzahl am 1. Januar		Auf 100 Einwohner kommen Fremde		Zahl d. Fremden-Übernacht. 1913[1])	Auf 1 Fremden kom. Übern. 1913
	1908	1913	1908	1913	1908	1913		
Berlin . . .	967703	1213943	2111361	2095030	47	58		
Bremen . .	146982	145943	227296	259407	65	56		
Düsseldorf	122251	158833	267653	394807	46	40		
Hannover .	209485	237835	280964	316292	74	75		
Leipzig . .	197906	304351	522175	610777	38	50		
München .	1)	556826	553416	622000	—	90	1215448	2,2

In der Mehrzahl der herangezogenen Städte weist also der Fremdenverkehr, absolut betrachtet, eine steigende Tendenz auf. Es ist allerdings dabei zu bedenken, daß das Jahr 1908 als Ausgangsjahr für die Untersuchung ein rein zufälliges ist und daß es gewählt wurde, weil erst von diesem Zeitpunkte ab eine einigermaßen gleichmäßige Beobachtung stattgefunden hat. Die Wahl eines anderen Anfangsjahres könnte das Bild unter Umständen natürlich erheblich verschieben. Jedenfalls sind die absoluten Fremdenzahlen trotz einiger Schwankungen in den beiden Jahren 1908 bezw. 1913, übrigens auch in der Zwischenzeit,[2]) immer noch groß genug, um das Bild von dem Umfange des Fremdenverkehrs recht eindrucksvoll zu gestalten. Daß die Steigerung der Fremdenzahlen nicht bloß absolut, sondern z. T. auch relativ gewachsen ist, zeigt sich, wenn man die Femdenzahlen auf 100 Einwohner reduziert; Berlin und Leipzig, auch Hannover lassen deutlich diese Steigerung erkennen.

Dasselbe gilt im großen und ganzen für die zweite der zu behandelnden Städtegruppen, die Orte von 100000 bis 500000 Einwohnern. Eine Gegenüberstellung des Fremdenverkehrs in den beiden Jahren 1908 und 1913 war hier nur für fünf Städte möglich: Barmen, Cassel, Halle, Mainz und Wiesbaden. Zum besseren Verständnis aber sollen an dieser Stelle auch die Ergebnisse der Fremdenzählung einiger anderer

[1]) Zahlen für 1908 nicht bekannt.

[2]) Ueber den Fremdenverkehr in Deutschland in den Jahren 1909—1912 vgl. die Tabellen im Anhang.

Städte in den Jahren 1911 bezw. 1912 vermerkt werden, weil aus ihnen wieder die gleiche interessante Tatsache hervorgeht, die wir soeben bei der Besprechung der Fremdenübernachtungen feststellen konnten, daß nämlich in Industriestädten der Fremdenverkehr eine sehr geringe Rolle spielt im Verhältnis zur Größe des Ortes.

Städte	Zahl der Fremden		Einwohnerzahl am 1. Januar		Auf 100 Einwohner kommen Fremde		Zahl der Übernachtungen
	1908	1913	1908	1913	1908	1913	
Barmen	30100	20324	160235	171931	19	12	
Cassel	64673	73514	152339	154928	45	48	
Halle	106698	121339	177971	189770	61	64	
Mainz	123831	121811	101495	121301	125	100	
Wiesbaden	193821	192108	104307	106737	186	180	
	1911	1912	1911	1912	1911	1912	
Bochum	18626	20782	137454	142806	14	15	
Grefeld	—	19383	—	130407	—	15	
Gelsenkirchen	6072	—	169888	—	4	—	
Hamborn	—	1218	—	109120	1	—	

Also auch hier wieder die Beobachtung, daß der Fremdenverkehr im allgemeinen ziemlich gleichbleibende, bezw. sogar noch steigende Zahlen aufweist, und zwar absolut wie im Vergleich zur Einwohnerzahl. Das teilweise Sinken der Vergleichsziffern ist schon bei der Besprechung der ersten Gruppe von Städten mit dem Anwachsen der Einwohnerzahlen erklärt worden. Daß die Fremdenzahlen in Orten mit vorwiegend industriellem Charakter überhaupt so gering sind, erklärt sich aus dem Mangel an geeigneten Anziehungspunkten für eine bestimmte Klasse von Fremden, die Vergnügungsreisenden. Ihr Fremdenverkehr beruht in der Hauptsache in geschäftlichen Reisenden, während in anderen Städten die verschiedensten Kategorien von Fremden anzutreffen sind. Ueberdies findet die Erscheinung eines zahlenmäßig festgestellten geringfügigen Fremdenverkehrs in einzelnen solcher Industrieorte ihre Erklärung in dem in diesen Gegenden vorzüglich ausgebauten Lokalverkehr. Das typische Beispiel hierfür bietet z. B. eine Stadt wie Barmen, wo die absolute Fremdenzahl in jedem Jahre abnimmt.

(1908: 30100, 1909: 29571, 1910: 26456,
1913: 20324 Fremde),

die Häufigkeit der Fremden im Verhältnis zu den Einwohnern also erst recht eine absteigende Kurve aufweist. Der gerade dort auf der Höhe stehende Lokalverkehr gibt den Fremden in den meisten Fällen Gelegenheit, nach Erledigung ihrer Geschäfte noch am selben Tage die Stadt wieder zu verlassen. Es ist also sehr wohl denkbar, vielleicht sogar wahrscheinlich, daß sich in Orten dieses Typs tagsüber zahlreiche Fremde aufhalten. Sie sind aber, wie oben auseinandergesetzt, bisher statistisch nicht erfaßt worden. So hat der schon an anderer Stelle behandelte Aufschwung der Technik, der die Reisemöglichkeit und Reiselust ins Ungemessene steigerte, andererseits zu einer Abnahme der Fremdenübernachtungen und damit zu einer Verringerung der festgestellten Fremden geführt. Damit ist aber, wie schon angedeutet, durchaus nicht gesagt, daß die Fremdenzahl überhaupt kleiner geworden ist, und der Rückgang der absoluten Fremdenzahlen ist stets cum grano salis zu verstehen. Im übrigen ergibt eine Betrachtung der Tabelle, daß die Orte dieser zweiten Gruppe im allgemeinen, abgesehen von den Industriegegenden, auf 100 Einwohner eine bedeutend größere Zahl von Fremden aufweisen als ihre an Einwohnerzahl größeren Schwesterstädte. Dieser zeitweilige Zuwachs zur Einwohnerzahl — so könnte man die Fremden ganz gut nennen — wird besonders Orten wie Mainz oder Wiesbaden, wo in den Jahren 1908 und 1913 auf 100 Einwohner 100—130, bezw. fast 200 Fremde kommen, sehr willkommen sein.

Was aber von den eben besprochenen beiden Gruppen von Städten gilt, trifft in noch höherem Maße zu auf die nunmehr zu behandelnden Orte der dritten Größenklasse, die Städte unter 100000 Einwohner. Die Sprödigkeit des zur Verfügung stehenden Materials gestattete auch hier nicht eine vollkommen gleichmäßige Beobachtung der in Frage kommenden Orte. Die Zahlen für die Jahre 1908 und 1913 gegenüberzustellen, war bei keiner Stadt möglich. Für zwei, Coblenz und Freiburg i. B., konnte die Entwicklung des Fremdenverkehrs von 1908—12, für andere nur wieder in den Jahren 1911/12 verfolgt werden, während für verschiedene bayrische Städte das Material für 1910/13 vorlag oder durch Anfragen beim Bayrischen Statistischen Landesamt zu beschaffen war. Dank den ausgezeichneten Veröffentlichungen der eben erwähnten statistischen Stelle sind wir sogar in der

Lage, neben den absoluten Fremdenzahlen zum größten Teile auch die gleichzeitigen Uebernachtungszahlen zu verwerten, während wir uns bei den übrigen Orten mit den absoluten Fremdenzahlen begnügen müssen.[1]) Im übrigen ist bei der Auswahl dieser Städte so verfahren worden, daß selbst so kleine Städte, wie z. B. das bayrische Füßen in diese Tabelle aufgenommen sind, während Städte mit einer bedeutend größeren Einwohnerzahl, wie z. B. Homburg v. d. H., Kreuznach, Wernigerode u. a. in die weiter unten zu besprechenden Kur- und Badeorte eingereiht worden sind. Als Einwohnerzahl konnte bei einer großen Reihe von Orten die fortgeschriebene Einwohnerzahl vom 1. 1. des betreffenden Jahres verwertet werden.[2]) Bei den bayrischen Städten wurde die Einwohnerzahl vom 1. XII. 1910 zu Grunde gelegt, sowohl für das Jahr 1910 wie 1913. Für sie standen Fortschreibungen derselben nicht zur Verfügung, so daß auf die Volkszählung von 1910 zurückgegriffen werden mußte.

Städte	Zahl der Fremden		Einwohnerzahl am 1. 1.		Auf 100 Einwohner kommen Fremde	
	1908	1912	1908	1912	1908	1912
Coblenz	142885	150889	54976	57052	224	264
Freiburg i. B. . .	92254	110523	82291	84680	112	131
	1911	1912	1911	1912	1911	1912
Bonn	35942	46689	88076	89272	41	52
Darmstadt . . .	30990	32153	86980	86865	36	37
Metz	52845	60371	68607	68715	77	88
Mülheim a. Rh. .	—	2380	53471	53995	—	4
München-Gladbach	8114	10156	66500	67640	11	15
Hagen i. W. . .	29073	20996	88791	90999	33	23
Remscheid . . .	2447	4414	72290	73854	3	6

[1]) Die Zeitschrift des Bayr. Statist. Landesamts enthält zum ersten Male im 43. Jahrgang (1911) eine Abhandlung über den Fremdenverkehr (vom Jahre 1910 ab). Die im 10. Jahrgang (1909) des Statist. Jahrbuchs für das Königreich Bayern erstmalig gebrachten Zahlen darüber (für 1906—08) sind, da sie sich nur auf die Fremdenübernachtungen beziehen, an dieser Stelle nicht verwendbar.

[2]) Vgl. Statist. Jahrbücher deutscher Städte, verschiedene Jahrgänge.

Städte [1]	Zahl der Fremden		Einw.-Zahl a. 1. XII 1910	Auf 100 Einwohner kommen Fremde		Zahl der Fremdenübernachtungen		Auf 1 Fremden kommen Uebernachtungen	
	1910	1913	1910	1910	1913	1910	1913	1910	1913
Amberg . . .	17098	17942	25242	68	71	18993	25935	1,1	1,4
Bayreuth . . .	40653	29628	34547	118	86	—	68018	—	2,3
Füssen	26558	—	5099	521	—	—	—	—	–
Kaiserslautern .	20544	29574	54659	38	54	32305	41541	1,6	1,4
Kaufbeuren . .	11566	17259	9094	127	190	—	14472	—	1,0
Kulmbach . .	13454	16656	10731	125	150	17895	20062	1,3	1,2
Neustadt a. H. .	21222	27011	19288	110	140	27699	34736	1,3	1,2

Ohne auf die Gründe von neuem einzugehen, sei hierzu noch bemerkt, daß die bei den anderen Städtegruppen beobachteten Erscheinungen auch hier wiederkehren. Industriestädte wie Mülheim oder Remscheid, zeigen gegenüber Coblenz oder Freiburg i. B. einen geradezu kümmerlichen Fremdenverkehr. Vor allem aber fällt sofort ins Auge, daß in diesen Orten unter 100000 Einwohnern der Fremdenverkehr verhältnismäßig viel größer ist als in den Großstädten über 100000 Einwohner. Mit Ausnahme von Bayreuth, das in 1913 einen Rückgang der Fremdenzahlen zu verzeichnen hat, ist auch auf 100 Einwohner berechnet, in den meisten der herangezogenen Orte eine Aufwärtsbewegung des Fremdenverkehrs festzustellen.

Eine Betrachtung desselben nach Monaten, und zwar sowohl durch die Vergleichung der Uebernachtungszahlen allein, als durch Beobachtung der absoluten Fremdenzahlen in diesen drei Städteklassen gestattet sehr lehrreiche Rückschlüsse auf den Charakter und die Zusammensetzung des Fremdenverkehrs in den betreffenden Orten. Abgesehen von dem durch Ausstellungen veranlaßten Anschwellen desselben während der Ausstellungszeit gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres oder der Vorjahre, wie es z. B. besonders klar in die Erscheinung tritt bei Städten wie Leipzig, wo in den Monaten Mai bis Oktober 106093 Fremde in 1912[2]) gegenüberstanden 190925 Fremden im Jahre 1913[3]), und

[1]) Die der Zeitschr. d. Bayr. Statist. Landesamts entnommenen Zahlen beziehen sich nicht auf die Kalender-, sondern die Rechnungsjahre.

[2]) Für die Vorjahre war eine monatliche Fremdenübersicht nicht möglich.

[3]) In diesem Jahre fand die „Internationale Baufachausstellung" (Iba) statt.

wo in den Monaten Mai bis Juli[1]) an Fremden gezählt wurden:

1912: 47931
1913: 86344[2])
1914: 80672[2])

wie er ferner wahrnehmbar wird bei Dresden, wo der Fremdenverkehr in den Jahren 1910 bezw. 1912 eine Höhe von 232433 bezw. 254645 Sommerfremden (d. h. Mai bis Oktober) erreichte, während in der gleichen Zeit des Jahres 1911 anläßlich der Hygiene-Ausstellung die Stadt von 416527 Hotelfremden besucht wurde, oder, um eine Stadt ganz anderen Typs zu nennen, bei Posen, welches im Ausstellungsjahre 1911[3]) 68684 Fremde in seinen Mauern beherbergte, während in der gleichen Zeit, d. h. also den Monaten Mai bis Oktober des folgenden Jahres nur etwas mehr als die Hälfte dieser Zahl, nämlich 37738 fremde Gäste in die Stadt kamen, abgesehen also von dieser Art von Fremdenverkehr bemerken wir in einer großen Anzahl von Orten ein besonderes Anschwellen des Fremdenverkehrs regelmäßig in allen Jahren in den Reisemonaten, also Mai bis einschließlich Oktober, während er in der übrigen Jahreszeit erheblich zurücktritt. In solchen Städten beruht der Fremdenverkehr also vornehmlich auf dem Sommerreiseverkehr. Zu ihnen gehören u. a. Bonn, Bremen, Coblenz, Heidelberg, Kiel, Lübeck, Mainz, Stettin, Straßburg, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht[4]):

[1]) Die Wahl dieser Monate erfolgte mit Rücksicht auf den Kriegsausbruch August 1914.

[2]) In Leipzig fanden statt: 1913 die „Internationale Baufach-Ausstellung" (Iba), 1914 die „Internationale Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik" (Bugra).

[3]) Ostdeutsche Ausstellung.

[4]) Wo nicht anders bemerkt, bedeuten die Zahlen die gemeldeten Fremden. Bei Städten, wo der Fremdenverkehr nur aus den Uebernachtungen zu erkennen ist, sind zwei Sterne hinzugesetz worden. Die mit * versehenen Zahlen sind nicht nach Hotel- und Herbergs- bezw. Gasthofs-Fremden getrennte.

Städte	Zahl der Fremden in den Sommermonaten Mai bis Oktober				Zahl der Fremden in der übrigen Zeit des Jahres			
	1908	1910	1912	1913	1908	1910	1912	1913
Bonn	—	—	41854*	—	—	—	23687*	—
Bremen . .	88727	88560	89820	87641	58255	58721	58874	58802
Coblenz . .	108879	104887	107231	—	34506	39489	43658	—
Cöln	—	—	512814**	245016	—	—	336172**	158282
Heidelberg	—	—	131036*	—	—	—	52152*	—
Kiel	—	—	60188*	—	—	—	37918*	—
Lübeck . . .	—	—	50352*	43050	—	—	33776*	23499
Mainz	80793	84631	80565	—	43038	43000	40314	—
Stettin . . .	—	—	55675*	50732	—	—	40989*	38735
Straßburg .	—	—	62291*	63058	—	—	41064*	41777
Nürnberg .	131972	154827	143446	144413	77998	83153	76295	77753

Daß er in verschiedenen dieser Städte aber immer noch bedeutend ist, wenn auch lange nicht so stark wie in der Reisezeit, geht ebenfalls aus den angeführten Zahlen hervor. Andere Orte wieder bilden, wenn sie auch in den Sommermonaten eine Steigerung des Fremdenverkehrs zu verzeichnen haben, aus ganz anderen Gründen einen Anziehungspunkt für die Fremden. Zu ihnen gehört z. B. die Stadt Halle. Der abgesehen von einer nicht erheblichen Zunahme in den Sommermonaten im großen und ganzen das ganze Jahr über gleichbleibende Fremdenverkehr:

Mai bis Oktober 1908: 56110 Personen,
" " " 1910: 65853 "
" " " 1913: 67689 "
November bis April 1908: 49588 "
" " " 1910: 61778 "
" " " 1913: 53650 "

dürfte seinen Hauptgrund in einem mit geringen Schwankungen das ganze Jahr hindurch in gleicher Stärke wirkenden Faktor haben, nämlich der Bedeutung der Stadt als eines Hauptumsteigeplatzes im Personenverkehr. Aehnliche Erscheinungen zeigt der Fremdenverkehr in einer anderen Stadt, in Rostock. Zwar zeigt sich auch hier in der Reisezeit ein kleiner Ueberschuß an Fremdenübernachtungen — die absolute Fremdenzahl wird hier, wie oben erwähnt, nicht ermittelt —:

Mai bis Oktober 1911: 54817 Uebernachtungen,
" " " 1912: 56241 "
November bis April 1911: 47557 "
" " " 1912: 50118 "

Aber er ist so gering, daß man mit Recht von einem das ganze Jahr über gleichmäßigen Fremdenverkehr sprechen kann. Hier dürfte der Grund ebenfalls in der Lage der Stadt zu suchen sein, welche als größte Stadt des Landes einen immer gleichmäßigen Anreiz ausübt. Von Industriestädten wie Barmen, Gelsenkirchen, Remscheid u. a., deren überhaupt sehr geringer Jahresfremdenverkehr schon an anderer Stelle besprochen wurde, braucht auch in diesem Zusammenhange nur kurz erwähnt zu werden, daß dieser Fremdenverkehr mit wenigen geringfügigen Ausnahmen in den verschiedenen Monaten so gut wie keine Schwankungen aufweist. Daß nur geschäftlich in irgend einer Weise interessierte Personen diesen Fremdenverkehr ausmachen, liegt obendrein auf der der Hand. Dagegen läßt der Monatsfremdenverkehr anderer Städte wieder mit ziemlicher Sicherheit auf den Charakter der Fremden schließen. Diese Städte nämlich weisen eine auffallende Stärke des Fremdenverkehrs gerade in solchen Monaten auf, wo er in anderen Orten schon merklich abzuflauen beginnt, bezw. fast versiegt ist. Je nach der Gegend, in der diese Orte liegen, bemerken wir einen solchen erheblichen Fremdenverkehr im Oktober oder Januar, also einer Zeit, wo in der Landwirtschaft die Hauptarbeit ruht, die Landwirte daher die Mußezeit benutzen, um auch ihrerseits an den Vorteilen des städtischen Lebens teilzunehmen. Einen solchen vorzugsweise agrarischen Einschlag zeigt der Fremdenverkehr in Städten wie Liegnitz, Frankfurt a. O., Posen oder Bromberg wo die Fremdenzahlen des Oktober oder des Januar diejenigen des sonst stärksten Fremdenmonats, des August, übertreffen.

Städte	Fremdenverkehr im August		Fremdenverkehr im Oktober		Fremdenverkehr im Januar	
	1911	1912	1911	1912	1911	1912
Frankfurt a. O. . . .	3129	3139	3678	3688	3400	3408
Liegnitz	2055	2142	2000	1920	2332	2280
Bromberg	1950	1856	2825	2071	2362	2445
Posen[1])	—	5702	—	8816	—	7036

[1]) Die Zahlen für 1911 können hier nicht verwandt werden, weil anläßlich der an anderer Stelle bereits erwähnten Ostdeutschen Ausstellung der Sommerverkehr der Stadt verhältnismäßig sehr groß war.

Ein doppeltes Gesicht zeigt der Fremdenverkehr einer Stadt wie Breslau, wo er sich einerseits als Sommerreiseverkehr darstellt (Mai bis Oktober 1911 bezw. 1912 = 153638 bezw. 158016 Fremde gegen 128354 bezw. 136321 Fremde in der übrigen Zeit des Jahres), andererseits aber auch wieder seinen agrarischen Charakter (in den Monaten Oktober und Januar) nicht verleugnet. Bosonders im ersten dieser beiden Monate ist die Fremdenzahl so groß, daß sie die des sonst stärksten Verkehrsmonats, des August, fast ganz erreicht oder nur wenig nachsteht, während auch die Januarzahlen immerhin noch recht beträchtlich sind. Es betrugen nämlich die Augustzahlen

im Jahre 1911 = 26874,
im Jahre 1912 = 27850,

ihnen standen gegenüber Oktoberfremde

im Jahre 1911 = 22741,
im Jahre 1912 = 21923.

Wenn dagegen in einer Stadt wie Chemnitz ebenfalls ein besonderes Anwachsen des Fremdenverkehrs im Oktober zu erkennen ist — hier wird die Zahl der Augustfremden (1911: 9742, 1912: 9541) von denen des Oktober (1911: 10821, 1912: 10527) sogar nicht unwesentlich übertroffen —, so ist diese Erscheinung zwanglos aus dem Charakter der Stadt als eines bedeutenden Geschäftspunktes der Kleiderbranche zu erklären. Zahlreiche Reisende und Private suchen gerade in dieser Zeit den Ort zur Vervollständigung ihrer Wintergarderobe bezw. zur Musterbesichtigung auf. Der auffallend geringe Fremdenverkehr in den Monaten Juli bis September in solchen Städten erklärt sich aber daraus von selbst: die Geschäfte, welche ihrerseits besonders im Oktober den Anziehungspunkt für zahlreiche Fremde bilden, befinden sich während der Sommermonate in ihrer stillen Zeit. Eine Erscheinung, die bei den Orten mit typischem Sommerfremdenverkehr nicht der Erklärung bedarf, nämlich ein vollständiges Zurücktreten des Dezemberverkehrs, zeigt sich auch in solchen Geschäftsstädten. Aber auch hier dürfte sie ihre einfache Ausdeutung darin finden, daß in ihnen vom 20. Dezember bis zum Beginn des neuen Jahres überall die Inventuren gemacht werden, eine Zeit, die zur Abfertigung von Geschäftsreisenden und Privaten allerdings wenig geeignet ist. Eine ähnliche Rolle wie Chemnitz spielt, das sei hier noch hervorgehoben, die Stadt Magdeburg, doch ist hier der Fremdenverkehr überhaupt verhältnismäßig gering (1911: 63756, 1912: 59578 Fremde in Hotels und Gasthäusern).

Konnten wir also die Beobachtung machen, daß in den Städten unter 100000 Einwohnern der Fremdenverkehr verhältnismäßig und z. T. auch absolut bedeutend stärker ist als in den Großstädten, so zeigt die nun zu besprechende Gruppe von Orten, die Kur- und Badeorte, diese Erscheinung in noch viel höherem Maße, eine Erscheinung allerdings, die in der Natur der Sache begründet ist. Hier war es noch schwerer, als bei den oben behandelten Städten, überall denselben Beobachtungszeitraum zu wählen Nur bei den wenigsten von ihnen konnte die Frequenzentwicklung gerade für den Zeitraum 1908—13 festgestellt werden. Das unter Mitwirkung des kaiserlichen Gesundheitsamtes einmalig im Jahre 1907 erschienene „Deutche Bäderbuch“ enthält ein reiches Material, leider aber nur für die Jahre 1903—05. Da aber bei den bisher besprochenen Ortsgruppen als Anfangsjahr der Untersuchung das Jahr 1908 gewählt wurde, kam es hier nicht in Betracht. Für verschiedene Badeorte enthielt das „Jahrbuch des Fremdenverkehrs“, welches erstmalig im Jahre 1909 erschien, die in Aussicht gestellte Fortsetzung aber nicht erlebt hat, eine Uebersicht über die Besucherzahlen des Jahres 1908. Für andere sind die Fremdenzahlen erst vom Jahre 1909 an zu ermitteln, da das hierfür als Quelle herangezogene „Statistische Jahrbuch für den preußischen Staat“ erst von diesem Jahre an Zusammenstellungen über die Frequenzzahlen von See- und Mineralbädern gibt. In beiden Fällen war es aber auch vielfach[1]) nicht möglich, die Ergebnisse des Jahres 1913 zu erfahren Denn das eben erwähnte Statistische Jahrbuch für den Preußischen Staat enthält die letzten Angaben nur für das Jahr 1912 (im 12. Jahrgang 1915). Für verschiedene bayrische Kur- und Badeorte können außerdem entsprechend der schon an anderer Stelle ausführlich behandelten bayrischen Landesstatistik nur die Zahlen für die Jahre 1910 bis 1913 gebracht werden.

[1]) Die Statistischen Jahrbücher für Sachsen, Baden und Württemberg enthielten einige Angaben. Ferner wurde durch Anfrage beim Verband deutscher Ostseebäder die Besucherzahl für 1913 ermittelt. Für die Nordseebäder lehnte das Bürgermeisteramt Westerland a. Sylt als Geschäftsstelle des Verbandes deutscher Nordseebäder mit Rücksicht auf die durch den Krieg erschwerten Verhältnisse die gewünschte Auskunft ab. Im übrigen vgl. die Uebersicht über den Fremdenverkehr der Jahre 1909—12 im Anhang.

Wo es also möglich war, sind in der folgenden Darstellung des Fremdenverkehrs in Bade- und Kurorten, und zwar einmal den Nord- bezw. Ostseebädern und dann in sonstigen Mineralbädern und Luftkurorten, möglichst die Zahlen für 1908 und 1913, sonst für 1909 bezw. 1912 verwendet worden. Danach betrug der Fremdenverkehr in einigen bekannten Badeorten:

I. In Seebädern.

1. Der Nordsee.

Orte	Zahl der Kurgäste[1]		Einwohnerzahl am 1.12.[2]		Auf 100 Einwohn komm. Kurgäste	
	1909	1912	1905	1910	1909	1912
Borkum	20784	22191	2258	2332	920	666
Büsum	4755	5219	2717	2914	175	179
Helgoland	5407	4731	2334	3417	232	138
Norderney	41973	35931	3888	426	1080	843
Westerland a. Sylt	20982	27181	2292	2397	915	1134
Wyk a. Föhr	6662	9545	2361	1373	282	695

2. Der Ostsee:

Orte	Zahl der Kurgäste		Einwohnerzahl am 1.12.		Auf 100 Einwohn. komm. Kurgäste	
	1908	1913	1905	1910	1908	1913
Ahlbeck	16830	20496	2143	2297	785	892
Kolberg	25381	30230	22856	24786	111	122
Kranz	13277	13315	2598	2570	511	518
Misdroy	13756	19211	2115	1088	650	921
Swinemünde	35957	40247	13272	13914	271	289
Travemünde	8526	14010	2017	2138	423	655
Warnemünde	19550	21416	4209	4529	464	473
Zoppot	14598	21535	11800	15015	124	143

[1]) Eine Trennung der Fremden nach Hotel- und Gasthof- bezw. Herbergsfremden ist für die Kur- und Badeorte natürlich untunlich. Es ist hier überall die Zahl der Kurgäste berücksichtigt, z. T. auch die der Passanten, weil eine Trennung beider Kategorien nicht überall durchgeführt ist.

[2]) Da, wie schon bemerkt (S. 65), für die kleinen Orte fortgeschriebene Bevölkerungszahlen nicht existieren, wurde — das gilt auch für die weiteren Ausführungen — die Volkszählung von 1905, bezw. 1910 zu Grunde gelegt.

II. In Mineralbädern und Luftkurorten.

Orte	Zahl der Kurgäste		Einwohnerzahl am 1. 12.		Auf 100 Einwohn. komm. Kurgäste	
	1908	1913	1905	1910	1908	1913
Bad Elster	9700	12601	2084	2251	465	560
Baden-Baden	72899	76493	16237	22066	449	347
Badenweile	7054	7820	733	785	962	996
Dürrheim	2633	5996	1274	1481	207	405
Oppelsdorf	1827	1309	229	240	—	545
Rippoldsau	977	1525	761	793	—	192
Schandau	4932	7854	3373	3403	146	231
Warmbad	2221	2532	—	537	—	472
	1909	1912[1])	1905	1910	1909	1912
Ems	11240	10003	6791	6777	166	148
Homburg v. d. H.	13425	14518	13740	14334	98	101
Kreuznach	6805	8072	22860	23167	30	35
Landeck i. S.	8445	10810	3481	3237	243	324
Lippspringe	8450	9161	3100	4062	273	226
Neuenahr	12137	13466	3386	3871	358	348
Oeynhausen	30276	16978	3891	4291	778	396
Reinerz	5293	6764	3139	3270	169	207
Wildbach	11029	11785	3734	4067	295	290

Der Fremdenverkehr einiger bayrischer Orte in den (Rechnungs-)Jahren 1910 bis 1913.

Orte	Zahl der Fremden		Einw.-Zahl am 1. 12.	Auf 100 Einwohn. kommen Fremde		Anzahl der Fremdenübernachtungen		Auf 1 Fremden komm. Uebernachtungen	
	1910	1913	1910	1910	1913	1910	1913	1910	1913
Berchtesgaden	32285	29783	2930	1102	1017	177034	181424	5.5	6.1
Bergzabern	4617	4675	2696	171	173	—	19449	—	4.2
Dinkelsbühl	6703	9397	4800	140	196	7525	13062	1.1	1.4
Faulenbach	919	1040	216	426	482	18437	15422	20.1	14.8
Obergrainau	1675	7277	402	417	1810	—	19025	—	2.6
Oberstdorf	19386	18869	2797	693	675	—	227598	—	12.1
Partenkirchen	30520	37337	3413	894	1094	—	254103	—	6.9
Prien	5335	5115	2510	213	204	—	17222	—	3.4
Ramsau	3989	3292	1052	379	313	22174	20513	5.7	6.2
Schaftlach	718	412	649	111	64	1938	2918	2.7	7.1
Sichersreuth	1625	1925	372	437	518	23071	27952	14.2	14.5
Wörishofen	10481	10771	3103	338	347	248773	279394	23.7	25.9

[1]) Für die Besucherzahlen weiterer Orte vgl. die Anhang-Tabellen.

Von den aufgeführten Kur- und Badeorten[1]) weisen also die Seebäder, besoders die an der Ostsee, eine bedeutend größere Zahl von Kurgästen auf als die Mineralbäder und Luftkurorte. Immerhin sind auch für die letzteren die Besucherzahlen sehr stattlich, besonders z. B, um einen Ort herauszuheben, für **Baden-Baden** (1908 fast 73000, 1913 mehr als 76000 Kurgäste). Was es für einen Ort von wenigen hundert oder tausend Einwohnern bedeutet, wenn er in der „Saison" einen mehrfachen Zuwachs zur Einwoherzahl erhält, das braucht hier nur gestreift zu werden. Denn berechnet man die Anzahl der Fremden auf je 100 Einwohner, so ergibt sich bei allen diesen Plätzen eine Anzahl von mindestens 150 (Tölz 1913: 162,9 Fremde), bei mehreren sogar von mehr als 1000 Fremden auf 100 Einwohner (**Berchtesgaden** 1910: 1101,9; 1913: 1016,6; **Obergrainau** 1913: 1810,2; **Garmisch** im selben Jahre: 1094,0 Fremde auf 100 Einwohner). Ein besonderer Vorzug dieser wiederum der Kgl. Bayr. Landesstatistik entnommenen Uebersicht ist der Umstand, daß wir aus ihr auch die Zahl der Fremdennächte erkennen. Diese aber — in Verbindung mit der absoluten Fremdenzahl — gibt, wie schon auseinandergesetzt, erst den richtigen Begriff und ein vollständiges Bild von dem Fremdenverkehr und seiner wirtschaftlichen Bedeutung. Wenn z. B. ein Ort wie **Berchtesgaden** 1910 ca. 32000 Fremde mit durchschnittlich 5.5 Uebernachtungen zählt, 1913 aber die Fremdenzahl an sich zwar kleiner ist (30000), dafür aber die Zahl der Fremdennächte größer (6,1), so ergibt schon ein einfaches Rechenexempel, daß trotz der verringerten Fremdenzahl der wirtschafttiche Vorteil aus dem Fremdenverkehr im zweiten Falle zu mindest nicht kleiner, wahrscheinlich sogar größer gewesen sein wird als im ersten. Desgleichen ist in **Schaftlach,** wie aus der Tabelle ersichtlich, die absolute Fremdenzahl von 1910—13 von 718 auf 412, also um rund 43% zurückgegangen und doch dürften die Einwohner des Kurortes

[1]) Eine Aufzählung weiterer Orte würde zwar den z. T. fabelhaften Fremdenverkehr recht gut veranschaulichen. Sie unterbleibt aber, um die Darstellung nicht zu sehr in Zahlenangaben versinken zu lassen, umsomehr, als die Angaben über die Zahl der Kurgäste für viele Orte in den betreffenden Jahren große Lücken aufweisen. Genannt seien hier nur noch etwa Brückenbau: 1910: 4126 Fr. (197 auf 100 Einwohner), 1911: 9562 Fr. (456 auf 100 Einwohner,) Garmisch: 1913: 35111 Fr. (1066 auf 100 Einwohner), Kreuth: 1910: 1153 Fr. (945 auf 100 Einwohner), 1912: 1955 Fr. (1603 auf 100 Einwohner), Tölz: 1911: 8257 Fr. (150 auf 100 Einwohner), 1913: 8957 Fremde (163 auf 100 Einw.) u. a. m.

ebensowenig Schaden, ja wahrscheinlich noch größeren Nutzen aus der kleineren Fremdenzahl gehabt haben, als wir es eben bei Berchtesgaden sahen. 412 Fremde, welche durchschnittlich je 7,1 Nächte bleiben, sind für die Einwohner vermutlich eine größere Erwerbsquelle als 718 Gäste, die im Durchschnitt nur 2,7 Nächte im Orte zubringen. Gewiß wird es auch Fälle geben, wo die am Fremdenverkehr beteiligten Kreise lieber einen möglichst häufigen Wechsel der Fremden sehen. Wer sich nur kurze Zeit, etwa einen Tag, an einem fremden Orte aufhält, der ist u. U. etwas großzügiger in seinen Ausgaben, z. B was Essen und Trinken und Trinkgelder anlangt. Das Gastwirtschaftsgewerbe hätte also in diesem Falle ein Interesse an einem möglichst raschen Kommen und Gehen der Fremden. Ebenso oft aber können auch gerade die länger sich aufhaltenden Gäste auch in der Magenfrage zu durchaus nicht kleinlichem Aufwand geneigt sein, so daß in diesem Falle das Gastwirtschaftsgewerbe gerade von ihrer Anwesenheit, obwohl ihre Zahl geringer ist, sehr großen Gewinn hat. Andere Gewerbetreibende, etwa Schneider, Schuhmacher, sowie Kaufleute aller Art, aber dürften sicher solche Fremden lieber sehen, die sich möglichst lange im Orte aufhalten. Wer einen Ort nur zu kurzem Besuche streift, der geht nicht geich in jeden Laden, hat auch keine Zeit und Veranlassung, gerade an einem bestimmten Orte eine Instandsetzung oder Vervollständigung seiner Garderobe vorzunehmen oder sonstwie für sein Aeußeres Besorgungen zu machen. Das Hotelgewerbe speziell jedenfalls wird sich mit einer kleineren Fremdenzahl, welche länger am Orte bleibt, lieber zufrieden geben, als mit einer größeren Menge von Fremden, welche ihn bald wieder verlassen.

Wie aber die Dinge liegen, muß es uns bei dem heutigen Stande der Fremdenverkehrsstatistik, worüber bereits das Nötige an anderer Stelle gesagt wurde, genügen, für die meisten Orte einstweilen noch nur die absolute Fremdenzahl zu kennen und zu verwerten. Gewonnen ist ja auch schon ein gut Stück für die Erkenntnis von dem Werte des Fremdenverkehrs durch die Angabe der Anzahl der in den Hotels vorhandenen Fremdenbetten. Die Vergleichung dieser Bettenzahl mit der Zahl der Fremden ergibt die Belegungsziffer Ihre Feststellung für die Jahre 1908/13 scheiterte wieder an der Sprödigkeit des Materials und war in der Hauptsache möglich für die Jahre 1911. 1912 und zum Teil noch für 1913. Damit kein falsches Bild entstehe, werden für die

verschiedenen Jahre und Städte auch jedesmal die Zahlen der Fremdenbetten mit angeführt werden. Die Belegungsziffer der Hotel- und Gasthof-Fremdenbetten betrug also in:

Nürnberg	bei einer	Gesamtzahl	von	2844	Betten	1911 = 71,29
	„	„	„	4123	„	1912 = 70,36
	„	„	„	3007	„	1913 = 73,88
Kiel	„	„	„	1831	„	1911 = 41,13
	„	„	„	2040	„	1912 = 35,64
Halle (S.)	„	„	„	1150	„	1911 = 105,41
	„	„	„	1150	„	1912 = 106,48
Bonn	„	„	„	853	„	1911 = 42,14
	„	„	„	733	„	1912 = 63,70
Freiburg i.E.	„	„	„	1831	„	1912 = 60,36
Hildesheim	„	„	„	591	„	1912 = 77,67

Berechnet man die Belegungsziffer nicht auf die Fremdenbetten, sondern auf die Hotels und Gasthöfe, so ergibt sich, daß besucht wurden in[1]):

Ort	1911		1912	
	Zahl der Hotels und Gasthöfe	durchschnittlicher Fremdenbesuch	Zahl der Hotels und Gasthöfe	durchschnittlicher Fremdenbesuch
Dresden	—	—	217	1706,41
Hamburg	184	2116,38	183	2590,42
Stuttgart	165	1572,88	118	2243,01
Leipzig	—	—	158	1295,73
Hannover	—	—	143	1395,32
Bremen	154	957,47	—	—
Düsseldorf	137	958,94	137	1115,83
Cassel	125	575,06	118	570,47
Wiesbaden	123	1363,92	120	1578,08
Halle (S.)	99	1224,42	100	1224,52

Es ist andeutungsweise in Vorstehendem schon mehrfach von dem wirtschaftlichen Werte des Fremdenverkehrs gesprochen worden, und nach den in diesem Kapitel mitgeteilten Zahlen wird es auch einleuchten, daß sein Einfluß in dieser Richtung von gewaltiger Bedeutung sein muß. In welchem Maße, das sei der Untersuchung im folgenden Abschnitt vorbehalten.

[1]) Es sind hier nur solche Orte angeführt worden, wo in einem der beiden Jahre mindestens 100 Hotels und Gasthöfe vorhanden waren, und wenn in diesen mindestens 500 Fremde wohnten.

cp. 6. Fremdenverkehr und Volkswirtschaft.

Ganz allgemein äußert sich der bedeutende Einfluß des Fremdenverkehrs zunächst auf die

Besiedelung und Volksdichte

der von ihm berührten Orte und Gegenden. Bilden auch die Fremden, genau genommen, je nach der Dauer ihres Aufenthaltes, immer nur einen zeitweiligen Zuwachs zur Einwohnerzahl, so ergibt sich, wenn man die Fremdenzahlen gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilt, für jeden Abschnitt desselben eine durchschnittliche Anzahl von Fremden, die als Durchschnittsjahresmehr der Einwohnerzahl angesprochen werden kann.[1])

Der Fremdenverkehr beeinflußt die Volksdichte aber auch dauernd dadurch, daß so mancher Fremde den Ort seines

[1]) E. Fränzel, a. a. O. S. 13ff. führt die Dichtezahlen verschiedener Thüriger Fremdenorte folgendermaßen an:

Name des Ortes	Jahresdichtezahlen											
	1890			1895			1900			1905		
	absolut	mit Einrechnung der Fremden bei einem Aufenthalt von		absolut	mit Einrechnung der Fremden bei einem Aufenthalt von		absolut	mit Einrechnung der Fremden bei einem Aufenthalt von		absolut	mit Einrechnung der Fremden bei einem Aufenthalt von	
		1/2 Monat	1 Monat		1/2 Monat	1 Monat		1/2 Monat	1 Monat		1/2 Monat	1 Monat
Friedrichroda	200,5	220,1	239,7	227	249,4	271,9	284,9	261,5	288	235,6	264,1	292,6
Großtabarz	58,4	63,2	68	67,9	75,2	82,4	69	78,4	87,9	74,4	86,6	99
Oberhof	14,3	17,2	20,2	17,8	24,6	31,4	19,1	29	38,8	19,2	33,9	48,7

Berücksichtigt man nur die „Saison", also die Zeit von Mitte Mai bis Mitte September, so zeigen die Dichtezahlen nach Einrechnung der Fremden gegenüber den absoluten ein noch viel größeres Anwachsen:

	Saisondichtezahlen											
Friedrichroda	200,5	259,4	318,3	227	294,3	361,5	284,9	314,3	393,6	235,6	321,1	406,6
Großtabarz	58,4	72,7	87	67,9	89,3	110,7	69	97,3	125,8	74,4	111,2	148,1
Oberhof	14,3	23,1	32	17,8	38,1	58,5	19,1	48,7	78,3	19,2	63,4	107,7

Fremdenaufenthaltes zum dauernden Wohnsitz wählt, aus der Stellung des Fremden also in die der Ortseinwohner übergeht.

Im einzelnen machen sich die befruchtenden Anregungen des Fremdenverkehrs auf das Wirtschaftsleben geltend zunächst und hauptsächlich

auf dem Gebiete des Produktionslebens.

Beginnen wir mit dem ersten Produktionsfaktor, der Natur, so dürfen wir als günstige Einwirkung des Fremdenverkehrs zunächst feststellen, daß durch ihn die Ausnützung des Grund und Bodens in mehrfacher Hinsicht erweitert wird dadurch, daß manches für den landwirtschaftlichen Anbau wenig taugliche Land als Bauland für Hotels, Villen, Sommerhäuser, Parks, Promenaden und sonstige mit dem Fremdenverkehr zusammenhängende Bauten und Anlagen einer nützlicheren Bestimmung zugeführt wird. Es tritt also u. U. eine nicht unwesentliche Steigerung der Grundrente und des Bodenwertes ein. Der Fremdenverkehr ist also ein glänzendes Beispiel für die Lagen-Differentialrente im Ricardo-Thünenschen Sinne[1]). Die Landwirtschaft in einem Fremdenverkehrsgebiete kann sich außerdem vielleicht veranlaßt sehen, von der bisher etwa betriebenen extensiven Wirtschaft zu einer intensiveren überzugehen, ja, eine völlig andere Anbauungsart einzuführen, indem z. B. der bisher bevorzugte Getreidebau einem Anbau von Gemüse und Obst weicht. Unerfreulich wäre die Wirkung des Fremdenverkehrs in dieser Richtung allerdings dann, wenn die Bevölkerung, die ihren Bedarf bis dahin durch Eigenproduktion decken konnte, etwa für die üblichen Nahrungsmittel zu Käufern werden müßte, oder wenn sie durch die erhöhte Absatz- und Verdienstmöglichkeit der von den Fremden stark begehrten Erzeugnisse gar verleitet würde, diese Produkte, statt sie dem Eigenkonsum zuzuführen, den Fremden für teures Geld zu verkaufen, was letzten Endes von unheilvollen Folgen für die Ernährung der Bevölkerung wäre. Wirklichen Vorteilen, die der Fremdenverkehr für die Ausnutzung der Natur mit sich bringt, stehen somit im wesentlichen nur mögliche Nachteile gegenüber.

Dasselbe gilt von den Wirkungen des Fremdenverkehrs auf den zweiten Produktionsfaktor, die Arbeit. Die verschiedensten Erwerbszweigeernten hier die goldenen Früchte von dem Baume des Fremdenverkehrs. Handel und Industrie verdanken ihm einen sehr namhaften Teil ihres jährlichen Einkommens, das Hotel- und

1) So z. B. auch Stradner, Der Fremdenverkehr, Graz 1905.

Gastwirtschaftsgewerbe, die Transportanstalten, staatliche und private, das Baugewerbe, Kunstgewerbe, die Möbelindustrie, Lebensmittelgeschäfte, wie Fleischwaren-, Feinkost-, Obst- und Gemüsehandlungen usw., ferner Küchen-, Ausstattungs- und Wäschegeschäfte, die Maschinenindustrie, die Landwirtschaft — man braucht nur an die ausgedehnten Beziehungen zwischen Landwirtschaft und Hotelbetrieb zu denken —, sie alle haben ihren reichen Anteil an den Erträgnissen des Fremdenverkehrs. Denn dort, wo Hotels gebaut, Pensionen eingerichtet und Fremdenwohnungen möbliert werden, finden Baumeister, Maurer, Techniker aller Art, Schlosser, Schmiede, Tapezierer, Tischler, kurz eine Menge der verschiedensten Gewerbe und Handwerke Lohn und Arbeit. Dazu kommt der direkte Absatz von Manufakturwaren und „Reiseandenken" aller Art an die Fremden, die vielerorts eine überaus lebhafte und umfangreiche Fremdenindustrie ins Leben gerufen und damit das Produktionsleben in den betreffenden Orten auf eine ganz neue Stufe gehoben haben. So ist es ein besonderer Vorzug des Fremdenverkehrs, daß er Handel, Industrie und Landwirtschaft nicht nur befruchtet, sondern vielfach helfend einspringt, wo diese versagen. Elende Fischerdörfer an der Küste, deren Bewohner vorher um kärglichen Unterhalts willen täglich ihr Leben aufs Spiel setzten, armselige Flecken im Hochgebirge, dessen dürrer Boden selbst die an hartes Leben gewöhnten Einwohner nur notdürftig ernährte, verdanken ihm einen nie geahnten Aufschwung und einen teilweise sehr erheblichen Wohlstand, eine Erscheinung, welche noch höheren Wert erhält dadurch, daß die Bevölkerung in dem Bewußtsein gesteigerter Nachfrage nach ihren Produkten und durch die damit verbundene Steigerung der Arbeitslöhne oft zu gesteigerter Arbeit angespornt wird. So wird der Fremdenverkehr in vielen Orten zu einem ausgezeichneten Heilmittel gegen Arbeitsscheu und Arbeitsunlust, soweit sie in nicht genügender Aussicht auf Erfolg begründet ist, besonders dann, wenn durch ihn die heimische Produktion für den auswärtigen Markt eröffnet wird, indem er die Bevölkerung fremder Menschen und Länder mit den heimischen Waren bekannt macht; das trifft in besonderem Maße etwa zu auf die Holzschnitzereien des Grödnertales in Tirol oder auf die Gemäldeausfuhr Münchens, worüber noch in anderem Zusammenhange geredet werden soll.

Aber auch der dritte Produktionsfaktor, das Kapital, wird, wo es bisher nur mangelhaft oder gar nicht verwertet wurde,

in den Fremdenverkehrsgebieten stark in Tätigkeit gesetzt. Lag es früher in zahlreichen Fällen wohlverwahrt, aber zinslos in Truhen und Sparstrümpfen der Bevölkerung, so wuchs es durch den Fremdenverkehr mehr und mehr zu ansehnlicher Höhe, so daß es zinstragend bei Sparkassen und Banken angelegt wurde. Die Geldhamsterei, die in früheren Zeiten in einer gewissen Unerfahrenheit ihren Grund hatte, der sich Angst vor Verlust dazu gesellte, wurde durch den Fremdenverkehr in erfreulicher Weise beseitigt.

Es gilt nun, die eben vorgetragenen Behauptungen von dem günstigen wirtschaftlichen Einfluß des Fremdenverkehrs zahlenmäßig zu erhärten. Am leichtesten fällt dieser Beweis für das Hotelgewerbe, weil dessen Einnahmen fast ausschließlich solche aus reinem Fremdenverkehr sind. Leider ist es bei diesem Gegenstande nicht möglich, rein deutsche Verhältnisse als Beispiel in hinreichendem Maße heranzuziehen, weil die Unterlagen hierfür fehlen. Für 27 der größten deutschen Hotels betrug der Reingewinn im Jahre 1907: 3 851 282 ℳ[1]). Das ist alles, was wir darüber wissen. Im übrigen sind wir in diesen, wie auch sonst in vielen mit dem Fremdenverkehr zusammenhängenden Fragen, gezwungen, in ausgiebigem Maße ausländisches Material, vor allem schweizerisches und österreichisches, heranzuziehen. Die Totaleinnahmen des schweizerischen Hotelgewerbes bezw. die hierin investierten Kapitalien betrugen[2]):

	Totaleinnahmen	Investierte Kapitalien
1880 . . . . . frcs.	52 800 000	319 500 000
1895 . . . . . „	114 333 000	518 917 000
1912 . . . . . „	250 967 000	1 135 915 000

Wenn wir nun Zahlen begegnen, welche scheinbar Zeugnis ablegen von einer Verschlechterung, von einer ungenügenden Rentabilität gerade solcher auf den Fremdenverkehr eingestellten Hotelbetriebe, — zehn der größten deutschen Hotel-Aktiengesellschaften arbeiteten im Jahre 1907 mit einem Verlust von 1 316 099 ℳ, wovon allein das Monopol-

[1]) Vgl. P. Damm-Etienne, Das Hotelwesen. 1910. S. 95.

[2]) R. Baumann (Generalsekretär der Union Helvetia zu Luzern), in Zeitschrift für Schweiz. Stat. und Volkswirtschaft. 54. Jahrg., Heft 2/3, 1918.

Hotel in Berlin mit 960 902 ℳ[1]), — und auch in schweizerischen Kreisen über ungenügende Rentabilität geklagt wird, so kommen solche Zahlen gegenüber den großen wirtschaftlichen Vorteilen, die der Fremdenverkehr im großen und ganzen den Beherbergungsbetrieben bringt, nicht in Betracht. Ueberdies findet diese Erscheinung ihre einfache Erklärung in der Ueberproduktion[2]) an Hotels und Ueberkapitalisierung, die, wie auf so manchem anderen Gebiete, auch hier eingesetzt hat.

Können wir beim Hotelgewerbe den direkten wirtschaftlichen Einfluß des Fremdenverkehrs zahlenmäßig erkennen, so gestatten Zusammenstellungen über die Einnahme anderer Gewerbezweige eine derartige glatte Aufrechnung nicht. Vielmehr ist es hier nur indirekt oder nur teilweise möglich, die wirtschaftlichen Einwirkungen des Fremdenverkehrs festzustellen Die Einnahmen der vereinigten preußisch-hessischen Staatseisenbahnen betrugen[3]):

	1910	1911	1912
auf Sonntagskarten	6 358 946 ℳ	6 913 963 ℳ	6 568 443 ℳ
auf Feriensonderzugkarten	1 560 547 „	1 669 682 „	2 030 075 „
auf Sonderzugkarten	727 809 „	515 891 „	566 494 „
auf zusammengestellte Fahrscheinhefte	6 134 028 „	5 354 148 „	4 973 976 „
auf Gesellschaftsfahrkarten	5 532 391 „	5 780 805 „	6 216 369 „
im Schlafwagenverkehr	2 501 799 „	2 786 922 „	3 019 513 „

Die bayrischen Staatsbahnen erzielten aus dem Personen- und Gepäckverkehr[4]):

	1909	1911	1913
Monate Mai bis Oktober	48 850 526 ℳ	54 548 055 ℳ	58 859 836 ℳ
in der übrigen Zeit des Jahres	28 888 034 „	33 912 535 „	37 545 709 „
zusammen	77 738 560 ℳ	88 460 590 ℳ	96 405 545 ℳ

[1]) Vgl. P. Damm-Etienne a. a. O.

[2]) Speziell fürs Engadin erhebt diesen Vorwurf Dr. M. Wyler in der Zeitschrift für Schweizer. Statistik und Volkswirtschaft Jahrg. 53 (1918), S. 400.

[3]) Geschäftliche Nachrichten für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen Ausgabe 1914, Teil I.

[4]) Statist. Jahrb. für das Kgr. Bayern, 12. Jahrg. 1913, bezw. 13. Jahrg. 1915.

Die Einnahmen aus der bayrischen Bodenseedampfschiffahrt betrugen:

1896: 457 077 ℳ[1])
1905: 598 840 „
1910: 774 135 „
1913: 725 879 „

während auf die württembergische Dampfschiffahrt ebenda folgende Einnahmen entfallen:

1903: 394 694 ℳ[2])
1905: 403 156 „
1910: 513 861 „
1912: 539 069 „

Die Ammersee- und Amperdampfschiffahrt steigerte ihre Einnahmen von 1908/13 von 72 594 auf 91 918 ℳ, und die Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehr bei der Sächs.-Böhmischen Dampfschiffahrtsgesellschaft stellten sich

1905 auf 859 710 ℳ[3])
1910 „ 1 033 535 „
1913 „ 1 123 719 „

In einigen bekannten bayrischen Fremdenverkehrsplätzen betrugen die Gesamttransporteinnahmen:[4])

Orte:	1890 Gesamttransporteinnahme der Station	1910	Zunahme in %
Bad Aibling	93811	201184	114,46
Bad Reichenhall	444886	678633	52,54
Bad Tölz	159705	358363	124,39
Berchtesgaden	155619	597053	283.66
Feldafing	33238	78347	138,72
Immenstadt	346080	639626	84,82
Lindau	1 294398	2546133	96,70
Oberaudorf	42411	110559	160,68
Peissenberg	53205	210837	296,27
Prien	100131	228843	128,54
Schaftlach	169434	423012	149,66
Schliersee	66057	225008	240,63
Sonthofen	219686	337789	53,76
Starnberg	156781	425084	171,78
Traunstein	444028	698915	57,40
Weilheim	121307	298679	146,22

[1]) Statist. Jahrbuch f. d. Kgr. Bayern, versch. Jahrgänge.
[2]) Statist. Jahrb. f. d Kgr. Württemb. 22. Ausg. 1912/13.
[3]) Statist. Jahrb. f d. Kgr. Sachsen, 43. Ausgabe, 1916/17.
[4]) M. Krauss, a. a. O., S. 61/62.

Soweit also der Staat oder die Kommunen an Transportanstalten beteiligt sind, schafft ihnen der Fremdenverkehr hochwillkommene Einnahmen, eine Wirkung, die in nicht weniger deutlicher Weise verspürt die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung. Die Einnahmen der Postämter in mehreren bayrischen Fremdenorten betrugen in ℳ:[1])

	1890	1910	Zunahme in %
Bad Reichenhall	68727	211994	208,46
Berchtesgaden	41896	146921	250,68
Garmisch	26768	65501	290,63
Mittenwald	9535	25599	168,36
Oberstdorf	10385	57954	458,05
Partenkirchen	16878	121147	617,78
Schliersee	7500	44322	490,96
Tegernsee	21902	76172	247,79

In welcher Weise aber andere Gewerbe- und Geschäftszweige vom Fremdenverkehr profitieren, das erkennen wir aus der Tatsache, daß in Oberammergau anläßlich der Passionsspiele 1900 — hier kommt doch wohl nur fast reiner Fremdenverkehr in Betracht! — allein an Eintrittsgeldern 1005157 ℳ vereinnahmt wurden, während sich diese Summe in der folgenden Spielzeit 1910 auf 1545283 ℳ belief. Unter Hinzurechnung des Erlöses für Photographien, Textbilder usw. betrugen die Einnahmen sogar 1704600 ℳ, der Reingewinn 766620 ℳ[2]). Die Bedeutung dieser Summen für einen so kleinen Ort wie Oberammergau liegt auf der Hand.

Eine weitere Illustration zu den wirtschaftlichen Wirkungen des Fremdenverkehrs bieten uns Zahlen, die dem Geschäftsbericht 1909 des Kunstgewerbevereins München entstammen. Hiernach betrug der Umsatz der Verkaufsstelle des genannten Vereins im Jahre 1908 in der Hauptreisezeit, also in den Monaten Mai bis Oktober = 97819,94 ℳ, während er in den übrigen 6 Monaten des Jahres nur die Höhe von 62405,70 ℳ erreichte, wovon der Monat Dezember mit seinem Weihnachtsgeschäft allein etwa die Hälfte, nämlich ℳ 30692,70 erbrachte. Man sieht also, daß in den Monaten, wo der Fremdenverkehr nachläßt, auch die Umsatzziffern erheblich sinken, der Verein sich also von seiten der einhei-

[1]) M. Krauss a. a. O.
[2]) Vgl. Jahresbericht 1909/10 des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland, S. 5.

nischen Bevölkerung längst nicht solcher Einnahmen zu erfreuen hatte, wie sie ihm offenbar durch den Fremdenverkehr zuflossen.

Schließlich seien noch die Entwicklungszahlen der Sparkasseneinlagen einiger typischer Fremdenverkehrsorte genannt:

Orte	Einlagen in Mark			Zahl der Einleger			Auf einen Einleger kommen[1]		
	1893	1905/06	Ende 1913	1883	1905/06	Ende 1913	1883	1905/06	Ende 1913
Bad Aibling	—	429 960	594 132	—	1148	1269	—	375	468
Bad Reichenhall	98 828	473 161	745 706	309	1208	1566	320	392	476
Bad Tölz	—	854 270	1 295 292	—	1969	2486	—	343	521
Berchtesgaden	53 099	487 106	934 863	280	1534	2666	190	318	351
Garmisch	19 072	176 578	349 202	113	572	975	169	309	358
Miesbach	48 977	941 296	1 095 982	343	2270	2448	143	415	448
Tegernsee	441 443	869 782	975 781	1229	2186	2284	359	398	427
Weilheim	—	1 449 166	2 199 217	—	3825	3975	—	379	553
Bad Dürkheim	—	797 992	1 292 312	—	1020	1472	—	782	878
Bayreuth	—	3 809 228	4 850 477	—	10265	12658	—	371	383
Brückenau	—	580 826	923 679	—	1774	1895	—	327	487
Kissingen	—	127 485	442 919	—	532	1158	—	240	382
Füssen	—	469 861	499 369	—	1403	1368	—	335	365
Immenstedt	448 972	1 008 412	1 371 100	1670	2766	1922	269	363	713
Sonthofen	226 914	1 587 349	2 047 864	739	2835	3259	307	560	628

Man begnügte sich aber nicht bloß mit der zinsbringenden Anlage der Gelder auf Banken und Sparkassen, sondern der Fremdenverkehr zeitigte die volkswirtschaftlich hochbedeutsame Folge, daß man das aus ihm herstammende Kapital auch wieder in werbenden Werten, vor allem in solchen Betrieben anlegte, welche mit ihm in Beziehung standen, wodurch natürlich das Kapital — vorausgesetzt, daß man nicht in den schon oben besprochenen Fehler der Ueberkapitalisierung verfiel oder daß der Fremdenverkehr sich aus irgend welchen Gründen aus der betreffenden Gegend zurückzog — zu weit einträglicherer Wirkung gebracht wurde.

Die Summe der im Schweizer Hotelgewerbe — hier seien zur besseren Illustrierung einmal wieder Zahlen für das Ausland genannt — investierten Kapitalien betrug:[2])

1890 = frcs. 319 500 000
1894 = frcs. 518 927 000
1912 = frcs. 1 135 915 000,

eine Summe, welche ungefähr dem Anlagekapital der Schweizerischen Bundesbahnen (1200 Millionen frcs) gleichkommt;

[1]) in vollen Mark.
[2]) R. Baumann a. a. O.

das schweizerische Hotelwesen ist also die größte private Industrie, über welche das Land verfügt. Dem Generalversammlungsbericht der 41. ordentlichen Generalversammlung des Internationalen Hotelbesitzervereins (1912) verdanken wir einige weitere Zahlen. Die insgesamt 1700 in- und ausländischen Hotels, welche dem genannten Verein im Jahre 1911 angehörten, arbeiteten mit einem Kapital von 1895 Millionen Mark. (1907 = 1585 Millionen), wovon mehr als die Hälfte ca. 977 Millionen auf die deutschen Vereinsmitglieder (ca. 1000) entfallen. Unter Berücksichtigung der zahlreichen nicht organisierten Hotelbetriebe in Deutschland dürfte das gesamte in Deutschland in solchen Betrieben investierte Kapital 1700 1800 Millionen Mark betragen, Summen, die hinter den Anlagewerten der deutschen Hütten- und Bergbauindustrie nur unwesentlich zurückstehen Allein in Garmisch, Partenkirchen und Oberammergau sind etwa 30 Millionen Mark in solchen Fremdenverkehrsbetrieben festgelegt.[1])

Durch den wachsenden Wohlstand der Einwohner aber hob sich auch ihre Steuerkraft, und so wurde der Fremdenverkehr auch für Staat und Kommune zu einer willkommenen Erwerbsquelle, besonders dann, wenn, wie in Bade- und Kurorten, die direkten Einnahmen aus den Kurtaxen hinzukamen. Diese erbrachten in den Jahren 1906—08 den einzelnen Kurorten folgende Einnahmen (in Mark):[2])

	1906	1907	1908
Bad Aibling	10 885	10 812	11 124
Bad Tölz	20 017	20 591	21 929
Bad Reichenhall . .	126 590	134 167	127 665
Berchtesgaden . . .	15 695	16 264	18 012
Brückenau	24 054	25 611	26 214
Garmisch	6 666	6 871	7 273
Kissingen	311 860	320 698	323 476
Oberstdorf	11 095	12 744	13 477
Partenkirchen . . .	4 791	4 716	5 441
Schliersee	1 251	2 618	2 814
Tegernsee	4 111	3 761	3 293
Steben	18 010	19 225	20 278
Wörishofen	27 211	28 817	30 485

Aber nicht bloß den Gemeinden schafft der Fremdenverkehr kräftige Steuerzahler, sondern auch die Staatskasse

[1]) M. Kraus a. a. O. S. 54.
[2]) Statist. Jahrb. f. d. Kgr. Bayern 1909 S. 170.

vermag dadurch auch ihrerseits eine schätzenswerte Speisung ihrer Einnahmen festzustellen.

Mit dem soeben zahlenmäßig gewonnenen Ergebnis stimmen denn auch die Schätzungen überein, welche namhafte Fachleute über die wirtschaftlichen Erträgnisse aus dem Fremdenverkehr angestellt haben.

Das bereits an anderer Stelle erwähnte 1907 einmalig erschienene „Deutsche Bäderbuch" beziffert für die Dauer eines Kuraufenthalts die Ausgaben des Kurfremden

für Quellenkurorte auf	400	ℳ
für Nordseebäder auf	250	„
für Ostseebäder auf	200	„
zus.	850	ℳ

Da nun nach dem genannten Werke die Besucherzahl betrug in:

	1903	1904	1905
Quellenkurorten	567 096	618 196	670 846
Nordseebädern	112 202	130 662	146 323
Ostseebädern	195 596	220 697	255 832

so wären diesen drei Gruppen von Badeorten folgende ansehnliche Summen durch die Fremden zugeflossen:

	1903	1904	1905	
den Quellenkurorten	226 838 400	247 278 400	268 338 400	ℳ
den Nordseebädern	28 050 500	32 665 500	36 580 750	„
den Ostseebädern	39 119 200	44 139 400	51 116 400	„

d. h. die deutsche Volkswirtschaft hätte allein im begrenzten Rahmen dieses Fremdenverkehrs zu rechnen gehabt mit dem gewaltigen Umsatz von

1903:	ℳ 294 008 100.—	
1904:	„ 324 083 300.—	
1905:	„ 356 085 550.—	

Als eine andere, für deutsche Verhältnisse berechnete Schätzung — die für das Ausland gemachten Berechnungen werden in anderem Zusammenhange erwähnt werden — möge die von M. Krauss[1]) genannt sein, welcher dem Fremden für den Aufenthaltstag einen durchschnittlichen Aufwand von ℳ 20.— in den Jahren 1913/14 zuspricht und zwar nur für den reinen Aufenthalt, d. h. also einschließlich der Ausgaben für Unterkunft, Verpflegung, Trinkgelder usw. ausschließlich solcher für Einkäufe, Theaterbesuch etc. Bei Zugrundelegung dieser Summe würden allein für Bayern 1913/14, da in diesem Zeitabschnitt im ganzen 4 275 203 Aufenthaltstage von Fremden

[1]) a. a. O. S. 58.

gezählt wurden — und dabei fehlen hierin noch die Ergebnisse von so wichtigen Fremdenorten wie Bad Kissingen, Bad Reichenhall u. a. — der stattliche Umsatz von ca. 851/2 Millionen Mark in Frage kommen.

Neben den Einwirkungen auf das Produktionsleben bewirkt der Fremdenverkehr aber auch Veränderungen auf dem Gebiete des

Standes und der Zusammensetzung der Bevölkerung.

In so manchem Orte und so manchor Gegend wird, besonders wenn das Kommen und Gehen der Fremden in großer Stärke und Regelmäßigkeit erfolgt, die Bevölkerung sozusagen „internationalisiert", ein Vorgang, der allerdings auch unerfreuliche Folgen nach sich ziehen kann. Die von mancher Seite betonte Gefahr, daß der Fremdenverkehr etwa den Versuch und den Anreiz zur Abwanderung heimischer Kräfte begünstigt zum Schaden der heimischen Produktion, ist nicht so groß, wie gern vermutet wird, wenn auch in manchen Fällen schon Einheimische den Fremden als Dienstpersonal oder in ähnlicher Eigenschaft gefolgt sein mögen. Einen äußerst günstigen Einfluß übt der Fremdenverkehr dagegen aus in der Richtung, daß durch die Steigerung der Arbeitslöhne und die gesteigerte Verdienstmöglichkeit überhaupt die Bevölkerung eine höhere Lebenshaltung erreicht, da zahlreiche Menschen, welche bisher vielleicht nur mühsam ihr Dasein fristeten, nun als Fremdenführer, Hotelangestellte und in ähnlicher Stellung eine reichlich lohnende Beschäftigung finden. In der Schweiz waren im Jahre 1905: 30 000, im Jahre 1912 sogar 43 000 berufsständige Angestellte im Hotelgewerbe beschäftigt; rechnet man das nur in der Hochsaison beschäftigte, in der übrigen Zeit des Jahres andern Berufen nachgehende Aushilfspersonal dazu, so fanden 1912 sogar 63 665 Menschen als Hotelangestellte ihr Brot und gutes Auskommen.[1]). Für deutsche Verhältnisse liegen ähnliche Berechnungen leider nicht vor. Wünschenswert wäre es allerdings, daß das im Hotelgewerbe beschäftigte Personal nicht etwa der heimischen Landwirtschaft entzogen wird, wodurch sich zum Schaden der letzteren nicht bloß eine während der Saison andauernde, sondern gegebenenfalls ständige Leutenot einstellen könnte.

Wie auf dem Gebiete des Produktionslebens und in demographischer Beziehung, so ist der Fremdenverkehr auch von weittragenden Folgen für die

[1]) R. Baumann a. a. O. S. 324.

Volksgesundheit,

in dem durch die an modernen Komfort gewöhnten Stadtbewohner die Einheimischen gezwungen werden, wenigstens für gesunde und reinliche Wohngelegenheiten Sorge zu tragen. Sicher ist ihnen in zahlreichen Fällen überhaupt erst durch den Fremdenverkehr die enge Bekanntschaft mit Licht und Luft und Reinlichkeit vermittelt worden, so daß er als Pionier der Volksgesundheit ganz hervorragende Dienste leistet. Wenigstens gilt dies für die typischen Fremdenorte, wo ohne das Erscheinen der Fremden die modernen Errungenschaften in der Wasserversorgung und Beleuchtung um nur diese Punkte herauszugreifen, sicher nicht eingeführt worden wären, während in den Großstädten mit starkem Fremdenverkehr dieser nicht als die einzige treibende Kraft angesprochen zu werden braucht.

Auch die

Volksbildung

wird durch den Fremdenverkehr in nachhaltigster und günstigster Weise beeinflußt. Durch den Verkehr mit den Fremden wird der einheimischen Bevölkerung vielfach nützlicher Unterricht und Belehrung zuteil. Der Verkehr mit Ausländern und andersstämmigen Volksgenossen erweitert den Horizont. Der Einheimische lernt die Dinge von einer anderen, oft höheren Warte aus betrachten; das Spießbürgertum weltfremder Gegenden wird zum modernen Weltbürgertum umgewandelt. Die Notwendigkeit, fremde Sprachen zu erlernen, der tägliche Verkehr mit den Vertretern der Kulturvölker, die Bekanntschaft mit ihren Gewohnheiten, schleifen manche rauhe Ecke des Ortscharakters ab und heben das geistige Niveau der Bevölkerung auf eine höhere Stufe.

An letzter Stelle seien in der Untersuchung der Beziehungen zwischen Volkswirtschaft und Fremdenverkehr seine segensreichen Einwirkungen auf das

Verkehrswesen

genannt. Staats- und Privatbahnen und sonstige Transportanstalten werden in Würdigung der reichen Erträgnisse aus dem Fremdenverkehr nicht zögern, ihm durch allerlei Erleichterungen und neue Linien die Wege zu ebnen. Dadurch aber geangt auch die einheimische Bevölkerung in den Genuß guter und bequemer Reiseverbindungen, die ohne ihn nie geschaffen worden wären. Der Ausbau von Bahnen, Automobilstraßen, Schiffahrtswegen aller Art ist oft ausschließlich oder wenigstens zum großen Teil das Verdienst des Fremdenverkehrs. Wirtschaftliche Vorteile solcher Art ergeben sich aus dem Fremdenverkehr schlechthin. Betrachtet man aber nur einen Teil desselben, den Ausländerverkehr gesondert für sich, so zeigt sich als weiteres volkswirtschaftliches Ergebnis die Tatsache, daß er die Forderungsbilanz des ganzen Landes günstig beeinflußt. Die Ausführungen in den Tabellen zur Währungsstatistik des österreichischen Finanzministeriums vom Jahre 1904 bieten eine willkommene Bestätigung der eben geäußerten Ansicht. Es heißt dort:[1]) „Der Fremdenverkehr bietet eine reich fließende Quelle des Erwerbes und Wohlstandes nicht bloß für die an der Beförderung und Beherbergung der Reisenden unmittelbar beteiligten Unternehmungen, sondern auch für breitere Schichten der Bevölkerung, denen der Fremdenstrom lohnende Beschäftigung oder einen vorteilhaften Absatz ihrer landwirtschaftlichen nnd gewerblichen Erzeugnisse verbürgt. Namentlich die von der Natur begünstigten oder mit reichen Kulturschätzen ausgestatteten Länder, denen sich der Strom der Reisenden mit Vorliebe zuwendet, danken demselben einen sehr namhaften, nach vielen Millionen berechneten Teil ihres jährlichen Volkseinkommens. Die statistische Untersuchung über die Faktoren der Zahlungsbilanz kann daher auch die Frage nach dem Einfluß des Fremdenverkehrs auf die Gesamtheit der Forderungen und Verbindlichkeiten des Landes gegenüber dem Auslande nicht unerörtert lassen. Die Beziehungen des Fremdenverkehrs zu dem Problem der Zahlungsbilanz liegen klar zu Tage: Die Güter, welche ausländische Reisende während ihres Aufenthaltes im Inlande konsumieren, einschließlich aller entgeltlichen Leistungen jeder Art, welche sie in Anspruch nehmen, stehen, wenn man ihre Wirkung auf die internationale Zahlungsausgleichung ins Auge faßt, ihrem Charakter nach dem Exporte gleich, wogegen die Ausgaben der im Auslande reisenden Inländer die Zahlungsbilanz in derselben Richtung wie Importe beeinflussen.“ Mit anderen Worten: der Fremdenverkehr beeinflußt die Valuta eines Landes in der nachdrücklichsten und günstigsten Weise.

Der jährliche Ertrag aus ihm wurde für die Schweiz, um mit diesem internationalen Reiseland zu beginnen, schon in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf 120 Millionen frcs. geschätzt,[2]) während das „Schweizerische Jahr- und

[1]) Tabellen zur Währungsstatistik, 2. Ausg., II. Teil, 3. Heft.
[2]) Paul Dehn, Der moderne Reiseverkehr. München 1883.

Adreßbuch für Finanz-, Bank-, Transport- und Versicherungswesen" vom Jahre 1901 diesen Posten auf 150 Millionen frcs. beziffert. Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt J. Grunzel,[1]) welcher 140—150 Millionen frcs. annimmt und das Statistische Jahrbuch der Schweiz (herausgegeben vom statistischen Büro des eidgenössischen Departements des Innern, 10. Jahrgang 1901), welches bei einer Annahme von 7 779 360 Ausländerlogiertagen, den Logiertag zu 20 frcs. gerechnet, den Nutzen aus dem Ausländerreiseverkehr auf 155 1/2 Millionen frcs. berechnet. Von anderer Seite wird der Ertrag hieraus unter Berücksichtigung der Ausdehnung des Wintersports sogar noch höher, auf 200 Millionen frcs., angesetzt.[2]). Auf alle Fälle spielt gerade in einem Lande wie der Schweiz der Ausländerverkehr eine überragende Rolle. Den rund 8 Millionen Ausländerlogiertagen standen nach dem oben erwähnten Statistischen Jahrbuch der Schweiz 1 963 640, also rund 2 Millionen Inländerlogiertage gegenüber, und in dem Jahrzehnt von 1898 bis 1907 betrug der Anteil nach Nationalitäten an dem Fremdenverkehr in %:

Schweizer	24,6%	im Jahre	1898,
	21,8 „	„ „	1902,
	19,8 „	„ „	1907,

während der Anteil der Ausländer 75,4 bezw. 78,2 bezw. 80,2 % beträgt, also abgesehen von seinem enormen Umfange auch noch eine langsame Aufwärtsbewegung zeigt; allein in dem berühmten Kurort Davos setzten sich die Kurgäste nach ihrer Nationalität folgendermaßen zusammen:[3])

1892:	Ausländer:	66,8%
	Schweizer:	33,2 „
1901:	Ausländer:	70,5 „
	Schweizer:	29,5 „
1906:	Ausländer:	73,4 „
	Schweizer:	26,6 „
1911:	Ausländer:	73,0 „
	Schweizer:	27,0 „
1913:	Ausländer:	72,8 „
	Schweizer:	27,2 „

[1]) System der Handelspolitik.

[2]) Mitteilungen des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland, 6. Jahrgang (1911) Nr. 2.

[3]) R. Baumann a. a. O. S. 24.

So klingt die Behauptung eines Fachmannes,[1]) daß im Jahre 1912 allein das schweizerische Hotelgewerbe das Manko der Zahlungsbilanz des Landes jährlich mit ca. 290 Millionen frcs. entlaste, durchaus glaubwürdig. Die Ausgaben der Fremden an der französischen Riviera werden auf mehr als 300 Millionen Franken geschätzt. Die etwa 85000 Ausländer, die man im Jahre 1908 für Norwegen annahm, hätten, wenn die Voraussetzung einer Ausgabe von 500 Kronen pro Kopf zutrifft, 42 1/2 Millionen Kronen im Lande gelassen, und geradezu erstaunliche Summen bringen die zu ihrem Vergnügen reisenden Amerikaner nach Europa. Allein im Mai 1910 waren auf den Dampfern der deutschen Schiffahrtsgesellschaften mehr als 80 000 Kabinenplätze für für solche Ozeantouristen belegt, deren Gesamtzahl auf allen transozeanischen Routen mit 150 000 nicht zu hoch angenommen wird. Bei der Annahme, daß jeder von ihnen 1000 Dollars oder 4200 ℳ, einschließlich der etwa 1/3 dieser Summe betragenden Ueberfahrtskosten, verausgabt, würde man zu dem Ergebnis kommen, daß die amerikanischen Reisenden in Europa etwa 630 Millionen Mark umsetzten. Es liegt auf der Hand, in welchem Maße solche Summen die Forderungsbilanz der von ihnen hauptsächlich aufgesuchten Länder beeinflussen. Nicht zum wenigsten profitiert davon ein Land wie Frankreich, welches es durch umfangreiche Hotelbauten verstanden hat, dem verwöhnten Geschmack der amerikanischen Fremden in jeder Beziehung Rechnung zu tragen. Besonders die Luxusindustrie von Paris, wo sich diese fremden Gäste wochen- und monatelang aufhalten, hat von ihrer Anwesenheit unschätzbare Vorteile, und für die Wirkung derselben auf die französische Zahlungsbilanz gibt uns einen guten Begriff der Umstand, daß das Newyorker Zollamt allein den Wert der aus der französischen Hauptstadt eingeführten, aber nicht verzollten Modewaren und Luxusartikel mit jährlich 300 Millionen frcs. bewertet.[2]) Einen weiteren, sehr lehrreichen Beitrag zu dem Kapital Fremdenverkehr und Zahlungsbilanz bietet eine Zusammenstellung des Besuches des an der Scheide dreier Länder liegenden Montblanc. Hier wurden Besucher im Jahre 1913 festgestellt:[3])

[1]) Vgl Zeitschrift f. schweizerische Statistik u. Volkswirtschaft, 54 Jahrg. 1818, Heft 1, S. 156.

[2]) Mitteilungen des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland 1911, Nr. 2 und 3.

[3]) Nach einem Aufsatz in der französischen Zeitschr. „exportateur francais", mitgeteilt in „Deutschland" Nr. 4 (1919) S. 75.

französische Seite	400 000,
schweizerische Seite	350 000,
italienische Seite	275 000.

Bei Annahme eines 2- bis 3-tägigen Aufenthaltes und einer durchschnittlichen Tagesausgabe von 50 frcs. pro Kopf würde der Fremdenverkehr allein hier einen jährlichen Umsatz von 100 bis 150 Millionen frcs. zu verzeichnen haben.

Bei allen solchen Schätzungen des Nutzens, den die reisenden Ausländer einem Lande bringen, ist es freilich wichtig, Brutto- und Nettoertrag von einander zu scheiden. Die als Erträgnis aus dem Ausländerbesuch berechneten Summen stellen wohl in den meisten Fällen einen Bruttoertrag dar, von dem zum Erhalte des Nettogewinns erst noch die Beträge abzuziehen sind, welche für den Unterhalt der fremden Besucher wieder an das Ausland zurückfließen, also etwa die Ausgaben für Weine, Südfrüchte, Fische, kurz alle solche Dinge, die das betreffende Land selbst nicht in ausreichender Menge produziert, sondern für deren Bezug es auf das Ausland angewiesen ist. Die Fremdenverkehrsbilanz eines Landes wird sich also umso günstiger gestalten, je weniger es bei Beschaffung des Bedarfs für die Fremden auf das Ausland angewiesen ist. In diesem Sinne steht, wie J. Stradner[1]) behauptet, Oesterreich-Ungarn sogar noch besser da als die Schweiz. Im Lande der schwarzgelben Grenzpfähle betrug die Zahl der Ausländerlogiertage nach dem oben erwähnten offiziellen Bericht des Wiener Finanzministeriums im Jahre 1902: 4 208 708, und der Ertrag aus dem Ausländerverkehr — bei Annahme einer durchschnittlichen Tagesausgabe von 15 Kronen — im gleichen Jahre 63 130 620 Kr. Im Durchschnitt der Jahre 1892 — 1902 stellt er sich auf jährlich 47 Millionen Kronen. Nach dem Bericht soll diese Zahl „Anhaltspunkte bieten, um das Maß des Einflusses des Fremdenverkehrs auf unsere internationale Zahlungsbilanz annähernd richtig einzuschätzen".

Eine Vergleichung mit den übrigen Aktivposten der österreichisch-ungarischen Zahlungsbilanz ergibt denn auch die wichtige Rolle, die der Fremdenverkehr darin spielt. Die Hauptposten desselben auf der Aktivseite sind nämlich:

[1]) „Der Fremdenverkehr", Graz 1905, und „Kulturbilder aus Steiermark". Graz 1890.

[2]) Vgl. R. v. Battaglia, Ein Zoll- u. Wirtschaftsbündnis zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland (1917) S. 240.

	in Millionen Kronen
Auswanderergelder	21
Fremdenverkehr	47
Schiffahrts- und Frachteinnahmen . . .	38
Aktivum der Handelsbilanz	201
zus.	307

Daß aber auch in der Folgezeit der Fremdenverkehr seine günstigen Wirkungen hinsichtlich der internationalen Zahlungsausgleichung des Landes weiter ausübte, geht daraus hervor, daß allein in Tirol und Vorarlberg im Jahre 1909 513 079 Auslandsfremde 371 377 inländischen Besuchern gegenüber standen, während im Jahre 1913 613 688 Ausländer und 457 658 Inländer als Fremde gezählt wurden,[1]) d. h. der Anteil der ausländischen Fremden betrug im Jahre 1909: 58 %, 1913: 57 %. Nur nebenbei mag an dieser Stelle erwähnt werden, daß von den Auslandsfremden der Hauptanteil auf deutsche Besucher entfällt, nämlich in 1909 379 116 = 73,9 %, in 1913 475 846 = 77,5 %. Für 1912 wird das Aktivsaldo des Fremdenverkehrs mit der stattlichen Summe von 45¼ Millionen Kronen beziffert,[2]) ja von anderer Seite noch ganz bedeutend höher.

Ein hervorragender österreichischer Wirtschaftspolitiker hat sich nämlich, wie R. v. Battaglia schreibt, ihm gegenüber folgendermaßen geäußert:

„Das für 1911/12 angenommene Aktivum aus dem Fremdenverkehr mit 45¼ Millionen Kronen ist viel zu gering veranschlagt, denn diese Summe entfällt allein auf Karlsbad! Mit Franzensbad, Tirol, Salzkammergut, Wien etc. beträgt es mindestens 250 — 300 Millionen Kronen!" Es erscheint aber doch zweifelhaft, ob diese Summe nicht etwas reichlich hoch gegriffen ist.

Für ein letztes außerdeutsches Hauptreisegebiet, Italien, stehen uns auch verschiedene Zahlen zur Verfügung, welche auf unser Problem ein helles Licht werfen. Für das Jahr 1897 berechnet der bekannte Statistiker L. Bodio im „Giornale degli Economisti" den Gewinn aus dem Ausländerverkehr auf rund 300 Millionen Lire[3]), eine Summe, welche

[1]) v. Schullern z. Schrattenhofen: „Fremdenverkehr und Volkswirtschaft" in Conrads Jahrb. III. Folge, 42. Band (1911) und Oesterreich. Statist. Handbuch" XXXII. Jahrgang, 1913, S 63.

[2]) R. v. Battaglia, a. a. O.

[3]) Vgl. J. Stradner, Der Fremdenverkehr, S. 15.

ca. 10 Jahre später, im Jahre 1908, schon um rund die Hälfte, auf 427 Millionen Lire gestiegen war.[1]) Eine neue Berechnung eines der hervorragendsten Wirtschaftspolitiker des Landes, Maggiorino Ferrari, gelangt sogar zu einer Summe von jährlich ca. 500 Millionen Lire, wovon etwa der 5. Te dem Staate als Erlös für Eisenbahnfahrten, sowie für Post- und Telegraphengebühren zugute käme. Wie in anderen Ländern Wald und Erzreichtum, so führt er aus, so spiele in Italien der Fremdenverkehr eine für die ganze Volkswirtschaft ungeheuer wichtige Rolle. Dies leuchtet ohne weiteres ein, wenn man die Verhältnisse bis in die Zeit kurz vor Ausbruch des Krieges verfolgt. Bei den Gründungsverhandlungen der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehrs-Vereinigung wurde auf die große Bedeutung des Fremdenverkehrs für die beteiligten Länder und Kreise hingewiesen. Speziell für das Land der Apenninen wurde das jährliche Erträgnis aus ihm mit 600 Millionen Lire angegeben,[2]) eine Summe, welche sich mit den jüngsten Berechnungen des bereits erwähnten italienischen Volkswirtschaftlers Maggiorino Ferrari deckt, der den von fremden Touristen jährlich ins Land gebrachten Betrag für die Zeit kurz vor Kriegsbeginn mit 600 — 700 Millionen Lire beziffert. Die Bedeutung dieser Zahlen zeigt ein Vergleich mit dem Kapitalswert der Handelsmarine des Landes, den Ferrari ungefähr dem jährlichen Ertrag des Fremdenverkehrs gleichstellt.

Wenn wir uns erst zum Schluß der Ausführungen über Fremdenverkehr und internationale Zahlungsbilanz deutschen Verhältnissen zuwenden, so geschieht es deshalb, weil für Deutschland der Ausländerverkehr, für das Reich als Ganzes wenigstens, eine untergeordnete Rolle spielt. Dafür weisen allerdings einzelne Teile Deutschlands einen ganz besonders starken Fremdenverkehr auf. Ermittelungen über eine ganze Reihe von Friedensjahren — soweit es möglich war, sind wieder die Jahre 1908—13 herangezogen worden — ergeben, daß in den verschiedensten Städten bis herab zu den Kur- und Badeorten die Zahl der Ausländer in den meisten Fällen erheblich hinter der der Inlandsfremden zurückbleibt, während gewöhnlich die Bedeutung des Auslandsverkehrs gegenüber

[1]) Mitteilungen des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayr. Hochland, 1911, Nr. 2.

[2]) Bericht über die Gründungsverhandlungen (im Januar bezw. April 1916), S. 11.

dem Inlandsverkehr weit überschätzt wird. Freilich weist auch der erstere eine steigende Tendenz auf, aber dem steht ein noch stärkeres Anwachsen des inländischen Fremdenverkehrs gegenüber. In dieser Hinsicht ist allein bei den Ostseebädern eine Ausnahme zu verzeichnen, indem hier auch prozentual der Anteil der Auslandsfremden ständig zunimmt. Absolut gesehen, ist er allerdings gerade hier sehr gering. Jedenfalls ist für deutsche Verhältnisse der Inlandsfremdenverkehr nicht nur für die Verkehrsverwaltungen, sondern für alle mit dem Verkehr zusammenhängenden Erwerbszweige von weit größerer und nachhaltigerer Bedeutung als der Reiseverkehr aus dem Ausland.[1])

Für verschiedene deutsche Städte und Kurorte ergibt sich folgendes Bild.

Orte	1910				1913			
	Ausländer	Inländer	zusammen	% der Ausländer am Fremd. Verk.	Ausländer	Inländer	zusammen	% der Ausländer am Fremd. Verk.
Berlin . . .	252 331	822 044	1 074 375	23,49	289 120	924 823	1 213 943	23,08
Düsseldorf .	13 945	107 546	121 391	11,41	17 128	141 705	158 833	10,78
Leipzig . .	24 465	170 965	195 430	12,52	28 714	275 637	304 351	9,43
Kiel. . . .	2 800	62 637	65 437	4,58[2])	2 974	69 740	72 714	4,9 [3])
Hamburg . .	60 060	329 354	389 414	15,47[2])	68 810	405 237	474 047	14,52[3])
München . .	140 678	435 547	576 225	24,41	138 281	433 621	571 902	24,18
Aachen. . .	—	—	—	50,4	—	—	—	—
Wiesbaden .	34 563	145 111	179 674	19,24[2])	40 082	152 026	192 108	20,86
Cassel . . .	4 258	67 624	71 882	5,92	3 809	63 507	67 316	5,66[3])
Straßburg .	29 543	101 402	130 945	22,56[2])	23 783	81 052	104 435	22,69
Freiburg i. B.	11 222	99 301	110 523	10,15	—	—	—	—
Wernigerode	206	5 638	5 844	3,53	206	5 759	5 965	3,45
Baden-Baden	19 735	56 649	76 384	25,84	19 030	57 463	76 493	24,88
Badenweiler	2 078	5 852	7 930	26,20	1 976	5 844	7 820	25,27
Warnemünde	1 294	19 158	20 452	6,33	1 587	19 829	21 416	7,41
Wörishofen .	3 585	5 292	8 877	40,39	3 417	7 354	10 771	31,71

[1]) Vgl. die am Schlusse dieses Kapitels befindliche graphische Darstellung.

[2]) Zahlen gelten für 1911.

[3]) desgl. für 1912.

Orte	1911				1913			
	Ausländer	Inländer	zusammen	% der Ausländer am Frmd. Verk.	Ausländer	Inländer	zusammen	% der Ausländer am Frmd. Verk.
Arendsee . .	514	9 286	9 800	5,24	665	9 900	10 565	6,29
Brunshaupten .	392	15 964	16 356	2,39	683	16 673	17 356	3,75
Graal	82	5 261	5 343	1,56	124	4 985	5 109	2,43
Müritz . . .	145	6 494	6 639	2,18	175	5 525	5 700	3,07
Garmisch[1]) . .	859	13 034	13 893	6,18	9 816	25 295	35 111	27,96
Partenkirchen[1])	1 639	9 357	10 996	14,91	10 189	27 148	37 337	27,29
Starnberg[1]) . .	140	1 128	1 268	4,86	393	3 311	3 704	10,61
Hoyren[1]). . .	299	3 513	3 812	7,84	1 101	16 948	18 049	6,10
Prien[1]) . . .	333	1 573	1 906	17,47	1 370	3 745	5 115	26,78
Bergzabern[1]) .	23	1 958	1 981	1,16	62	4 613	4 675	1,33

Natürlich handelt es sich auch bei diesen Auslandsfremden nur um diejenigen, die als Hotel- und Gasthofgäste bekannt waren oder als Kurgäste in Pensionen, Sanatorien und Kurorten abgestiegen sind. Die vielen zehntausende ausländischer Arbeiter, Straßenhändler usw., die sich zeitweise in Deutschland aufhalten, kommen als Fremde in unserem Sinne nicht in Betracht.

Leider müssen wir uns auch hier wieder mit der Angabe der absoluten Fremdenzahlen begnügen und kennen nicht die Zahl der Fremden-Uebernachtungen. Nur eine von den oben aufgeführten Städten, München, bringt neuerdings ganz ausgezeichnete Tabellen über den Fremdenverkehr, die neben der Kopfzahl der Fremden auch jedesmal die Anzahl der in- und ausländischen Fremdennächte angeben, so daß ein klares Bild von dem wirtschaftlichen Nutzen gegeben ist, den die beiden Kategorien von Fremden den von ihnen besuchten Orten bringen. Im Jahre 1912 betrug die Zahl der Auslandsfremden — 140 678 — 24,41 % des Gesamtfremdenverkehrs (576 225 Fremde); im Jahre 1913 kamen 138 281 Ausländer, also 24,18 %, auf den Gesamtfremdenverkehr (571 902 Personen). Die Anzahl der Uebernachtungen betrug: 859 529 Inländernächte gegenüber 378 229 Ausländerübernachtungen, d. h. jeder Inlandsfremde blieb 2,06 mal, jeder Ausländer 2,74 mal zur Nacht. Es zeigt sich also ein kleines Uebergewicht zu Gunsten der Dauer der einzelnen Ausländerübernachtungen. Absolut genommen ist dies aber natürlich durchaus auf der Seite des Inländerfremdenverkehrs.

[1]) Bei den bayrischen Kurorten ist das Rechnungsjahr ausgezählt.

Das geht hervor aus den bei der Münchener Künstergenossenschaft und der dortigen Sezession bei den verschiedenen Ausstellungen erzielten Umsätzen. Bei der ersten betrug der rein deutsche Anteil an den Verkäufen bei der Jahresausstellung 1914 78,5 %, bei der letzten während der Verkäufe in den Jahren 1909 — 14 sogar 82,99 %. Mit Recht hat also die Künstlergenossenschaft zu diesem Ergebnis bemerkt, daß München seinen deutschen Fremdenverkehr keinesfalls entbehren könne, und daß namentlich die Künstler aus ihm einen sehr erheblichen Gewinn erzielten.

Spielt also der ausländische Fremdenverkehr gegenüber dem der Inländer in Deutschland im allgemeinen auch nur eine geringfügige Rolle, so ist er für das Wirtschaftsleben einzelner von ihm besonders bevorzugter Orte doch von erheblichem Wert. Die gleiche Stadt und der gleiche Erwerbszweig, die uns soeben zum Beweis dafür dienten, daß die Haupteinnahmen für die Münchner Künstler aus dem deutschen Fremdenverkehr herrühren, können auch den Beleg dafür bieten, daß auch der Besuch der Ausländer, im besonderen der Amerikaner, von den beteiligten Kreisen sehr gern gesehen wird. Die Feststellungen der amerikanischen Konsulate in Deutschland ergeben nämlich die interessante Tatsache, daß die deutsche Gemäldeausfuhr zum weitaus größten Teile aus einer einzigen deutschen Stadt, München, herrührt [1]) Die Gemäldeausfuhr[2]) aus der Isarstadt nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika betrug im Jahre 1899 zwar nur 262 936 ℳ; sie erreichte im Jahre 1908 mit rund 1 493 000 ℳ bereits eine ansehnliche Höhe. Im Jahre 1913 schließlich führte München allein für 1 578 000 ℳ Gemälde aus, d. h. etwa 83 % des gesamten Gemäldeexports aus dem Deutschen Reiche nach den Vereinigten Staaten. Die engen Beziehungen zwischen ausländischem Fremdenverkehr und Gemäldeausfuhr lassen sich, für München wenigstens, daraus erschließen, daß der Gemäldeexport am stärksten ist nach den Ländern, welche die meisten Fremden senden. Aus Oesterreich-Ungarn, wohin für etwa 3 Millionen Mark Gemälde ausgeführt wurden, kamen nach München:

1912: 68 150 Fremde (156 661 Uebernachtungen),
1913: 68 035 Fremde (158 916 Uebernachtungen),

[1]) Dr. Rud. Wassermann: Ein Ausfuhrverbot für Kunstwerke und die Interessen Bayerns (Münchn. Neust. Nachr. Nr. 322, 1917) und Statist Jahrb f. d Kgr. Bayern 13. Jahrg. 1915 S 176

[2]) Nur Oelgemälde!

d. h. auf 1 Oesterreicher kamen

etwa 44 Gemälde im Jahre 1912 und
44 Gemälde im Jahre 1913.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, das hinsichtlich des Gemäldeimports aus München an zweiter Stelle stehende Land, empfingen solche Kunstwerke im Werte von

1912: 2 250 000 ℳ (auf 1 Amerikaner 170 Gemälde),
1913: 1 890 000 ℳ (auf 1 Amerikaner 128 Gemälde),

denen gegenüber steht ein Besuch von 13 218 Fremden in 1912 und 14 752 Personen im Jahre 1913. Die Zahl ihrer Nächtigungen ließ sich nicht ermitteln. Aus Frankreich, welches für ca. 2 Millionen Mark Gemälde aus Deutschland einführte, kamen

1912: 6 845 Fremde (19 945 Nächte) (auf 1 Franz. 292 Gem.)
1913: 6 388 Fremde (19 621 Nächte) (auf 1 Franz. 313 Gem.)

Die Zahl der Besucher aus England endlich, wohin für etwa 1 Million Mark Gemälde aus Deutschland ausgeführt wurden, betrug

1912: 6 062 Fremde mit 23 511 Uebernachtungen,
1913: 6 103 Fremde mit 20 080 Uebernachtungen.

(Auf 1 Engländer kommen 168 Gemälde im Jahre 1912 und
164 Gemälde im Jahre 1913).

Diese Beispiele mögen genügen, um die Beziehungen zwischen Fremdenverkehr und Volkswirtschaft überhaupt und seinen Einfluß auf die Gestaltung der internationalen Zahlungsverbindlichkeiten zu veranschaulichen.

Steht aber nach dem Gesagten die große wirtschaftliche Bedeutung — privat = wie volkswirtschaftliche — des Fremdenverkehrs außer Frage, so sei doch noch ein Wort den Bedenken derjenigen gewidmet, welche den Fremdenverkehr aus mehr oder weniger schwerwiegenden Gründen heraus als Schädling des Volkskörpers betrachten. Auf rein ästhetischem Gebiete liegt der Vorwurf, daß der Fremdenverkehr eine zunehmende Verschlechterung im Baustil bewirke, indem aus Verdienstrücksichten der gute einheimische Geschmack durch billige Einheitsbauten verdrängt werde. Soweit das äußere Ortsbild in Frage kommt, nehmen sich aber, wie bereits erwähnt, die Behörden in verständnisvoller Weise der Frage an. Daß im übrigen bei der Innenausstattung der Fremdenwohnungen die einheimische Bauart allerdings vielfach der öden gleichartigen Fabrikware weicht, ist gewiß eine bedauerliche Begleiterscheinung des Fremdenverkehrs, hat aber

seine Ursache sicher in viel breiteren Wirtschaftsphänomenen. Auf keinen Fall aber dürfte diese Begleiterscheinung des Fremdenverkehrs zu einer ernstlichen Gegnerschaft zu demselben führen. Weit ernster schon sind die Vorwürfe, die man ihm aus ethischen und moralischen Gesichtspunkten heraus macht.

Unter der Losung „Reinerhaltung der Volksart" vereinigen sich zahlreiche Gegner, um jegliche Bestrebungen zur Heranziehung des Fremdenverkehrs zu unterdrücken. Gewiß sind solche Schädigungen im Gefolge desselben denkbar und hier und da auch tatsächlich eingetreten. Die Unsitte reicher Protze, auf Spaziergängen und -fahrten zu ihrer Belustigung Geld und sonstige Wertgegenstände unter das Publikum zu werfen, um sich an dessen rohem Gebahren zu ergötzen, hat wohl so manchen vor dem Erscheinen dieser üblen Sorte von Fremden arbeitswilligen und fleißigen Einheimischen zur Bettelei erzogen und in ihm Trägheit und Arbeitsscheu genährt, Begleiterscheinungen des Fremdenverkehrs, die leider in neuester Zeit durch die Reisen der Kriegsgewinnler auch in den deutschen Städten sich zu zeigen beginnen. Der weitere Vorwurf der Feinde des Fremdenverkehrs, daß er die „Ausländerei" begünstige, ist wenigstens für deutsche Verhältnisse nicht ganz unberechtigt; sind doch bescheidene Inlandsfremde, besonders in Hochburgen und Tummelplätzen ausländischer Gäste, oft genug von der Bevölkerung mit Achselzucken behandelt worden, während der wohlhabende Auslandsprotz nur zu bereitwillige Diener fand, die ihm würdelos und selbstvergessen mit tiefem Bückling den Wagenschlag öffneten. In dasselbe Kapitel gehören die unzähligen französischen und englischen Ausdrücke in den für die Beherbergung und Verpflegung der Fremden eingerichteten Betrieben, die den Grad ihrer Vornehmheit und Erstklassigkeit durch Verwendung möglichst vieler fremdländischer Bezeichnungen am besten zu belegen glauben. Uebrigens diese Entgleisung nationalen Stolzes, die Fremdtümelei, nur auf das Konto des Fremdenverkehrs zu setzen, darf als durchaus unbillig bezeichnet werden, weil schon lange vor seiner Ausbreitung Handel und Industrie, Literatur und Kunst ausgezeichnete Lehrmeister auf diesem Gebiete waren. Erscheinungen schließlich wie die, daß sich in Fremdenverkehrsgebieten bestimmte Kreise der Bevölkerung, welche an den Vorteilen desselben in besonderem Maße teilhaben, eine wucherische Ausbeutung nicht nur der Fremden, sondern auch ihrer eigenen Volksgenossen zu

schulden kommen lassen, sind wohl nur als vereinzelt zu bezeichnen und — mutatis mutandis — auf anderen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens mindestens nicht weniger wirksam als gerade hier. So bleibt von den Anschuldigungen der Fremdenverkehrsgegner nicht allzuviel übrig, und es wäre zu ihnen hauptsächlich zu bemerken, daß sich solche Erscheinungen schließlich überall zur Geltung bringen, wo fremde Menschen und Völker zusammenkommen. Den vielen berufenen und unberufenen Hütern aber der „reinen Voksart" darf man mit Recht die Ausführungen eines Fachmannes, des österreichischen Reichstagsabgeordneten Dr. Angerer, entgegenhalten, welcher sich in seiner Schrift[1]) über den Fremdenverkehr Tirols folgendermaßen äußert: „Die Beobachtung seit mehr als 10 Jahren und die Erfahrungen in den erzkatholischen Urkantonen der Schweiz sagen es mit Lapidarschrift, daß die Religion des Volkes vom Fremdenverkehr nichts zu befürchten hat. Im Gegenteil, während in der Nähe von Städten, wo kein namhafter Fremdenverkehr stattfindet, Religion und Moral der Bevölkerung auffallend abwärts sich bewegen, findet man in entfernten Berggegenden, welche während des Sommers die Mittelpunkte des zusammenströmenden Fremdenverkehrs bilden, daß wahre Religiosität und alte Sitte in unverminderter Strenge bewahrt und gerade deshalb von den Fremden durchschnittlich mit Respekt behandelt werden". Sind aber in solchen Fremdenverkehrsgebieten Lockerung der Sitten, Abnahme der Religiosität und andere ähnliche Erscheinungen zu beobachten, so ist es garnicht einmal nötig, um unbedingt gerade den Fremdenverkehr dafür verantwortlich zu machen, sondern die Ursachen dafür können in ganz anderen Umständen ihren Ursprung haben. Wer z. B. das Gebahren der italienischen Bevölkerung gegenüber den Fremden beobachtet, wird, nur wenn er voreingenommen ist, daraus den Schluß ziehen, daß der Fremdenverkehr ein Volk verderbe. Warum hätte er es denn sonst nicht überall getan, z. B. am Rhein, in den deutschen Bergen, an den Gestaden der Ost- und Nordsee, wo auch schon seit Jahren der Fremdenstrom nicht träger fließt als am Golf von Neapel? Warum finden wir denn dort nach wie vor ein arbeitsfrohes und tüchtiges Geschlecht im Gegensatz zu den müßigen Bettlerscharen italienischer Fremdenorte? An der Verderbnis der Bevölkerung ist also wohl der Fremdenverkehr nicht im entferntesten so schuld wie der Charakter des Volkes selbst,

[1]) J. Stradner a. a. O. S. 22.

und nur Fanatismus und Verblendung wird der zeitweiligen Anwesenheit der Fremden die Schuld dafür zuweisen. Außerdem regen sich die Gegner des Fremdenverkehrs auch unnötigerweise über sein Vordringen und die Bestrebungen zu seiner Förderung auf. Bei den vielen günstigen Vorbedingungen, deren oben gedacht ist, ist er nirgends aufzuhalten und wird, auch seinen Feinden zum Trotz, seine überragende Rolle im Wirtschaftsleben nicht so leicht ausspielen. Zeitweilige Hemmungen, die ihm Notwendigkeit oder Starrsinn in Kriegszeiten auferlegt, können das Bett des Stromes zwar etwas einengen, aber um so stärker werden seine Wogen nach Rückkehr normaler Verhältnisse wieder fluten.

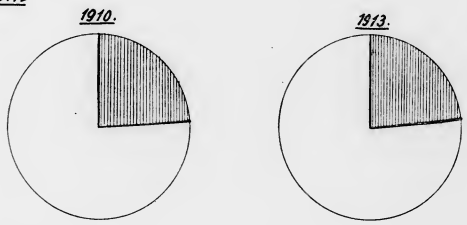
Kommen also bei der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs die in seinem Gefolge auftretenden wirklichen oder angeblichen ethischen und moralischen Schädigungen nur wenig in Betracht, so darf er eigentlich auch den Anspruch erheben, als gleichberechtigter volkswirtschaftlicher Faktor den übrigen wirtschaftlichen Erscheinungsformen an die Seite gestellt zu werden. Daß diese Erkenntnis schon Allgemeingut geworden ist, wird man leider nicht behaupten dürfen. Immerhin, in weiten Kreisen hat sie sich Bahn gebrochen und hat ihn von der lange gespielten Rolle des verachteten Aschenbrödels erlöst. Man läßt der Sache nicht mehr einfach ihren Lauf, sondern überall regen sich Bestrebungen zu seiner Förderung von seiten der Kreise, denen er goldene Früchte in die Scheuern trägt. In welcher Weise sich diese Bestrebungen äußern, soll im folgenden Kapitel untersucht werden.

zu S. 95

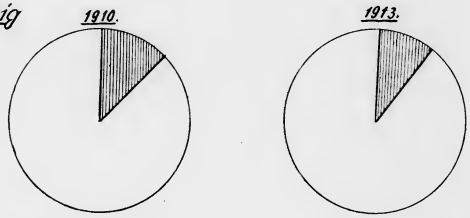
Der Anteil des Ausländerverkehrs am Gesamtfremdenverkehr in einigen deutschen Orten in graphischer Darstellung.

% der Ausländer am Fremdenverkehr:

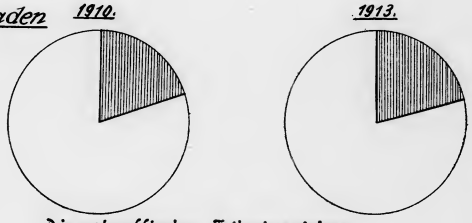
Berlin



Leipzig

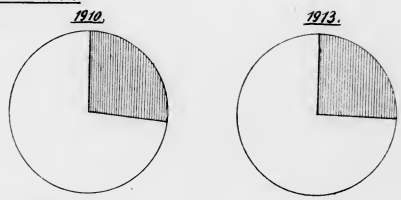


Wiesbaden



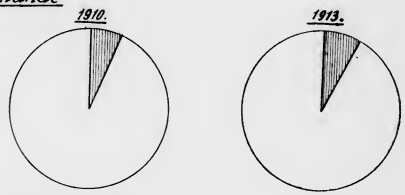
Die schraffierten Teile bezeichnen

Baden-Baden

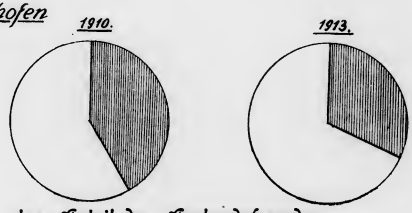


Badenweiler

Warnemünde



Wörishofen



den Anteil der Auslandsfremden.

cp. 7. Die Bestrebungen zur Hebung des Fremdenverkehrs.

Der Gedanke, die Förderung des Verkehrs durch Zusammenschluß Gleichgesinnter zu erstreben, ist in Deutschland ziemlich spät, erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, in die Wirklichkeit umgesetzt worden. Vielerorts war bereits ein lebhafter Fremdenverkehr vorhanden, als man in Erkenntnis der aus ihm entspringenden wirtschaftlichen Vorteile auf den Gedanken kam, ihn durch solche Organisationen noch intensiver zu gestalten.

Daß diese verkehrsfördernden Bestrebungen zunächst von privater Seite ausgingen, ist selbstverständlich. Hauptsächlich Idealismus und Lokalpatriotismus führten in vielen Orten zum Zusammenschluß gleichdenkender Männer, welche als „Verschönerungsverein" anfänglich nur zu Nutz und Frommen ihrer Mitbürger ihre Kräfte in den Dienst der Verschönerung des Ortsbildes stellten, vielleicht nicht immer mit der Absicht, dadurch Scharen von Fremden zum Besuche des Ortes ermuntern zu wollen. Allmählich aber trat gerade dieses Moment in den Vordergrund. Man suchte durch wiederholt veranstaltete Schaufenster- und Balkonschmuck-Wettbewerbe mit Preisverteilung, durch jährlich ein oder mehrere Male wiederholte Blumenkorsos und ähnliche Maßnahmen auf die Verschönerung und Belebung des Straßenbildes, und damit auf die Reiselust und Erweckung der Kauflust fremder Besucher einzuwirken, und es ist nur mit Befriedigung festzustellen, daß zahlreiche Orte in dieser Hinsicht Vorzügliches geleistet haben. Nicht bloß in dem Sinne, daß nun möglichst viele moderne Sensationen und Attraktionen geschaffen wurden, — dem weitaus größten Teile sind sie ja nun einmal erwünscht —, sondern man betätigte sich vielerorts auch in der Richtung des Heimatschutzes, indem man das gute Alte solange wie möglich zu erhalten, das Neuentstehende aber dem Heimatbilde anzupassen suchte. Daß auch amtliche Stellen diesen Bestrebungen volles Verständnis entgegenbrachten, ist als im höchsten Maße erfreulich zu bezeichnen. Es äußerte sich z. B. dergestalt, daß beim Bau von Bahnhöfen, Brücken, Viadukten usw. der Charakter der betreffenden Gegend streng gewahrt wurde, während in den Städten die Baupolizei dafür sorgte, daß etwaige Neubauten sich dem Gesamtbilde der Umgebung anpaßten. Hiermit entsprach man dem Geschmack des anderen Teiles des reisenden Publikums, der den Hauptwert nicht auf äußerlichen Komfort, großstädtische „Sehenswürdigkeiten" und Vergnügungslokale legt, sondern die stimmungshaltige Eigenart der Natur, die stilvolle Einfachheit und Unverdorbenheit so mancher Orte auf sich wirken lassen will, der sich lieber des Genusses der ungeschminkten Reinheit der Landschaft freut als der Möglichkeit, durch geschmacklose Aussichtstürme in der Ferne vielleicht ein paar Turmspitzen mehr zu entdecken.

Die Verschönerungsvereine verdankten ursprünglich die Mittel zu ihrer Erhaltung und Tätigkeit nur den Beiträgen ihrer Mitglieder oder freiwilligen Zuwendungen. Sie waren also in dieser Hinsicht nicht anders gestellt wie in den Anfängen ihres Bestehens ihre Schwesterorganisationen, die Verkehrsvereine. Zum Teil eine direkte Fortsetzung der schon auf einen starken Fremdenverkehr hinarbeitenden Verschönerungsvereine, zum Teil gleich als „Verkehrsvereine" — oder auch „Fremdenverkehrsvereine" — gegründet, beabsichtigen diese in erster Linie Heranziehung und Hebung des Fremdenverkehrs. Die Grenzen der Betätigungskreise beider Organisationen sind sehr flüssig, eine Tatsache, die auch in der Bezeichnung derselben deutlich zum Ausdruck kommt. In zahlreichen Orten treffen wir heute den Namen „Verkehrs- und Verschönerungsverein",[1]) in anderen nennen sie sich „Kur- und Verschönerungsverein",[2]) vereinzelt trifft man auch noch andere Namen, wie „Bürger- und Verkehrsverein",[3]) oder „Gewerbeverein".[4]) Sie alle verfolgen den gleichen, oben gekennzeichneten Zweck wie die Vereine in Orten, welche sich nach wie vor „Verschönerungsvereine"[5]) nennen.

In verschiedenen anderen Städten hat sich neben dem Verschönerungsverein ein besonderer Verkehrsverein aufgetan

[1]) z. B. in Altenburg, Diez a. Lahn, Oldenburg i. Gr., Osnabrück, Posen, Uelzen, Weimar, Wolfenbüttel.

[2]) z. B. in Auerbach (Hessen), Hönberg i. Schwarzw., Bad Nauheim.

[3]) z. B. in Zeitz.

[4]) z. B. in Bernkastel (Mosel).

[5]) z. B. in Frankfurt a. O., Remagen, Wetzlar, Zell a. Mosel.

und erhalten. Hier also ist es bei einer Aufgabenteilung zwischen beiden Organisationen geblieben. Auch die eigentlichen Verkehrsvereine stellen zunächst eine rein private Vereinigung von Interessenten eines umfangreichen Fremdenverkehrs und von Idealisten dar. Aber sie verfügen im allgemeinen über eine viel größere Mitgliederzahl und damit auch über umfangreichere Mittel, sie arbeiten daher mit einem erheblich größeren Etat als die Verschönerungsvereine, aus dem sie die Mittel für ihre mannigfachen Zwecke bestreiten, oder besser gesagt, zu bestreiten suchen, da in zahlreichen Fällen die weitgesteckten Pläne infolge ihrer unsicheren Finanzgestaltung scheitern, wenn z. B. Mitgliederbeiträge oder freiwillige Spenden ausbleiben. Es wird davon noch an anderer Stelle eingehend die Rede sein.

Ganz anders gestalten sich diese fremdenverkehrsfördernden Bestrebungen, sobald man sie nicht mehr nur rein privater Arbeit überläßt, sondern auch behördlicherseits, von staatlicher wie von kommunaler Seite aus, in Erkenntnis der großen wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs die Hände zu rühren beginnt. Von den Maßnahmen der ersteren Stellen wird weiter unten besonders gehandelt werden. In den Städten äußert sich dies, abgesehen von einigen in anderem Zusammenhange zu erwähnenden Schritten, in der Weise, daß den eben besprochenen privaten Vereinen größere oder kleinere Beihilfen gewährt werden.

Auf dieser Stufe der Fremdenverkehrsförderung ist man in der Hauptsache heute stehen geblieben. Vereinzelt aber ist man, wie wir gleich sehen werden, schon darüber hinausgekommen. Je nach dem Maße der Erkenntnis der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs fällt dieser Zuschuß an die Verkehrsvereine und verwandte Gebilde — in fast jeder Stadt findet sich seit längerer oder kürzerer Zeit ein derartiger Etatsposten — größer oder geringer aus. Eine Vergleichung dieser Summen ergibt außerdem, daß — berücksichtigt ist hierbei das Jahrzehnt 1908 bis 1917 — in manchen Städten erst recht spät die Zusammenhänge zwischen Fremdenverkehr und Wirtschaftsleben erkannt worden sind. Zu ihnen gehört u. a. Charlottenburg, das erstmalig im Jahre 1915 der „Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins", einer mit staatlicher Unterstützung zustande gekommenen Vereinigung privater Interessenten, eine Beihilfe von 1000 ℳ aussetzte; übrigens wurde schon für die beiden folgenden Jahre 1916/17 dieser Betrag auf 200 ℳ herabgesetzt. Aber

versprach man sich auch in ruhigen Zeiten, wie die hohen Beträge beweisen, in zahlreichen Orten alles mögliche Gute von einer lebhaften Gestaltung des Fremdenverkehrs, so glaubten doch zahlreiche Städte im Hinblick auf die unsichere Zukunft seit Kriegsausbruch die zu bewilligenden Summen mehr oder weniger stark herabsetzen zu sollen, während andere diese Zuschüsse nicht verminderten oder sogar erhöhten. Zu den Städten der letzteren Art gehört u. a. Kiel, wo sich das Bild der nach den Haushaltsplänen bewilligten Summen folgendermaßen gestaltet: Während der Verkehrsverein anfänglich, im Jahre 1909 nur mit 2000 ℳ unterstützt wurde, in den nächsten beiden Jahren sogar nur mit je 1000 ℳ und 1912—14 mit je 1500 ℳ, setzte die Stadtverwaltung den zu zahlenden Zuschuß von 1915 an auf 2500 ℳ fest. Die gleiche Summe wie für das Jahr 1914 — die Veränderungen in den Vorjahren kommen hier nicht in Betracht — wurde auch 1915—17 bewilligt in folgenden Orten:

Städte	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Altona	—	—	—	—	—	1000	1000	1000	1000	1000
Breslau [1]	300	1000	1000	1000	1000	5000	5000	5000	5000	5000
Breslau [2]	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000
Cassel	600	600	600	600	600	600	1350	1350	1350	—
Danzig	1000	1500	1500	1500	1500	2000	2000	2000	2000	2000
Dresden	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3090
Düsseldorf	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000
Elberfeld	1000	1000	1000	1000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Elbing	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Essen	3000	—	—	—	6000	6000	6000	6000	—	—
Hannover	5000	5000	5000	5000	6500	6500	6500	6500	6500	6500
Magdeburg	—	—	—	—	3000	3000	5000	5000	5000	5000
Mannheim	5000	3000	3000	5000	5000 [3]	5000	5000	5000	5000	5000
München	3400	3400	3400	3400	5100	6000	6000	6000	6000	6000
Posen	—	—	—	—	—	2000	2000	2000	2000	2000

Zu den Städten, welche ihre Beihilfen an solche städtischen Vereine unter dem Einfluß des Krieges herabsetzten, gehören u. a.:

[1] An den Verkehrsverein.

[2] An den Verschönerungsverein.

[3] Ferner in diesem Jahre außerordentlich 4150 ℳ für besondere Veranstaltungen anläßlich der Deutschlandfahrt amerikanischer Lehrer.

Städte	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Erfurt . . .	3000	—	—	—	3000	3000	3000	1600	1600	1600
Karlsruhe . .	3000	3000	3000	3000[1]	3000	5000[2]	5000[3]	2000	1000	1000
Leipzig . . .	3500	3500	6600	6600	6600	8600[4]	8600	8600	3600	3100
Nürnberg . .	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	1500	1500	1500
Stuttgart . .	1000	2000	2000	3000	3000	4000	4000	3000	3000	3000
desgl.[5] . . .	400	500	500	600	600	600	600	600	400	200
Trier . . .	400	400	700	700	2900	2900	2900	900	900	—

Außer diesen an Verkehrs- und Verschönerungsvereine gezahlten Beihilfen werfen zahlreiche Städte auch an andere Vereine namhafte Summen aus, um die Bemühungen solcher Korporationen, auch ihrerseits für starken Fremdenzuzug zu sorgen, kräftig zu unterstützen. Die Stadt **Düsseldorf** z. B. bewilligte dem Gemälde-Galerie-Verein für die Jahre 1911/13 insgesamt 18000 ℳ, während der Rheinische-Goethe-Verein von 1911/17: 49000 ℳ erhielt; **Coblenz** unterstützte den Philharmonischen Verein in den Jahren 1908/11 mit 38000 ℳ, und die Stadt **Wiesbaden,** um noch ein Beispiel anzuführen, warf für die Zwecke des Nassauischen Kunstvereins (Gemäldesammlung) in dem Jahrzehnt 1908/17 sogar die enorme Summe von 135385 ℳ aus.

Aber nicht bloß solche Vereine, deren Tätigkeit der Stadt unmittelbar Nutzen bringen könnte, erfreuen sich städtischer Unterstützung, sondern zahlreiche Orte bewilligen regelmäßig kleinere oder größere Beiträge auch anderen Vereinen oder Korporationen, deren Bestrebungen ihnen vielleicht mittelbare Vorteile zu bringen vermögen. Hierher gehören vor allem die Beträge, die im Interesse des Heimatschutzes gezahlt werden, um den hieran interessierten Teil des reisenden Publikums zum Besuche anzuspornen. Für diese Zwecke wurden laut Haushaltsplänen z. B. bewilligt:

[1]) Außerdem ein ordentlicher Beitrag von 2000 Mk. zur Deckung der noch aus dem Jubiläumsjahre 1906 herrührenden Schulden.

[2]) Ferner außerordentlicher Zuschuß von 3000 Mk. zur Herausgabe eines Führers.

[3]) Dazu außerordentlich: 2500 Mk. zu Propagandazwecken für das Stadtjubiläum im Jahre 1915.

[4]) Außerdem einmalige Beihilfe von 5000 Mk. zur Bestreitung des dem Verein durch den starken Fremdenverkehr erwachsenen Mehraufwandes.

[5]) An die Verschönerungsvereine der Vororte Cannstadt, Untertürkheim und Degerloch.

Städte	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Aachen[1]) . . .	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Coblenz[1]) . . .	50	50	50	50	—	—	—	—	—	—
Danzig	—	—	100	100	100	100	100	100	100	100
Düsseldorf[1]) . .	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Elberfeld[3]) . . .	—	—	100	100	100	100	100	100	100	100

Dem Verein zur Förderung des badisch-pfälzischen Verkehrs werden seit 1913 von der Stadt **Karlsruhe** jährlich 500 Mk. ausgesetzt. Dieselbe Stadt gab für die an anderer Stelle näher zu behandelnde „Internationale Ausstellung für Reise- und Fremdenverkehr“ in **Berlin** 1911 1000 ℳ. Die Stadt **Düsseldorf,** die bereits auch anderweitig auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung hervortrat, sieht in ihren Haushaltsplänen 1908/17 einen regelmäßigen Beitrag von je 100 ℳ an den Verschönerungsverein für das Siebengebirge vor, außerdem in den Jahren 1911/12 je 500 ℳ an den Verschönerungsverein **Heerdt.** Die Verwaltung von **München,** um hiermit zu schließen, zahlt an den deutschen und österreichischen Alpenverein in den Jahren 1908/17 die stattliche Summe von 31 416 ℳ.

Damit sind aber die von kommunaler Seite aus für Zwecke der Fremdenverkehrsförderung unternommenen Schritte bei weitem nicht vollständig aufgezählt. Sehr ansehnliche Summen erhalten z. B. noch die Verkehrsverbände von den Gemeinden. Hiervon wird in anderem Zusammenhange die Rede sein. An dieser Stelle aber verdienen noch die verschiedenen Beihilfen Erwähnung, welche die Stadtverwaltungen zur Unterhaltung und zum Ausbau der Schüler- und Studentenherbergen an die betreffenden Vereine und Verbände zahlen. Kommen die wandernden Studenten und Schüler auch nicht als „Fremde“ in dem eingangs der Arbeit erläuterten Sinne des Fremdenverkehrs in Betracht, so spielen sie für diesen doch eine nicht zu unterschätzende Rolle insofern, als alle die, welche die Schönheiten der Natur oder die Erhabenheit der Kunstwerke einst auf ihr jugendliches, begeisterungsfreudiges Gemüt wirken ließen, später einmal sicher Gelegenheit suchen, die Stätten, welche sie als Wanderburschen und fahrende Gesellen durchstreiften, wiederzusehen,

[1]) An den Rhein. Verein f. Denkmalpflege u. Heimatschutz.
[2]) An das Westpr. Provinzialkomitee f. Naturdenkmalpflege.
[3]) An den Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz.

nun wo sie über reichlichere Mittel verfügen. Dann kommen sie für die am Fremdenverkehr beteiligten Kreise als willkommene Einnahmequelle erst recht in Betracht.

Soweit die Haushaltspläne eine Uebersicht gestatten — der Krieg verhinderte leider vielfach die Drucklegung und Benutzung derselben —, wurden für diese Zwecke folgende Summen vorgesehen:

Städte	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Aachen[1] . . .	100	100	100	100	150	150	150	150	112,5	112,5
Coblenz[2] . . .	100	100	100	—	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf[3] . .	—	—	50	—	200	400	400	500	500	500
Elberfeld[4] . .	—	50	50	50	150	150	150	150	150	150
Frankfurt[5] . .	—	300	300	300	300	300	300	—	—	—
Wiesbaden[6] . .	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—

Im einzelnen entbehren die mannigfachen Bestrebungen der bisher besprochenen privaten und amtlichen Kreise oft nicht einer gewissen Originalität. In **Düsseldorf** veranstaltete man z. B. in den Jahren 1911/12 von amtlicher Seite aus Zeppelin- und Parsevalflüge und stiftete dem Luftfahrerverein in der gleichen Zeit und auch sonst namhafte Beiträge, während der Verkehrsverein durch die Inszenierung von großen Rheinfesten mit Beleuchtung die Förderung des Fremdenverkehrs zu bewerkstelligen suchte.

In **Nürnberg** wurde von Seiten des Verkehrsvereins ein Tiergarten gegründet, dessen Platz die Stadt unentgeltlich hergab.

Wieder andere Städte überlassen dem Verkehrsverein unentgeltlich oder gegen geringe Miete geeignete Geschäftsräume, oder sie bauen ihm gegen mäßige Verzinsung ein Dienstgebäude (z. B. **Stettin** mit 6%).

Etwas ganz Besonderes in Sachen der Fremdenverkehrshebung hat die Stadt **Barmen** geschaffen, indem sie am Bahnhof einen großen modernen Hotelbau errichtete, um die

[1]) An den Eifelverein für Schüler- und Stud.-Herbergen und den Allgemeinen Moselverein.

[2]) Für die gleichen in der Eifel und am Rhein.

[3]) Für ebensolche Herbergen in der Eifel, im Sauerland und Westerwaldklub für Schülerherbergen.

[4]) Desgl. in der Eifel, am Rhein und Sauerländ. Gebirgsverein (Ausschuß für Schüler- und Stud.-Herbergen).

[5]) An Taunusklub für Stud.- u. Schülerherbergen.

[6]) An den Rhein.-Verkehrsverein für die gleichen Zwecke.

die Stadt aufsuchenden Fremden, welche aus Mangel an geeigneten Unterkunftsmöglichkeiten in der Mehrzahl in dem nahen **Elberfeld** wohnten, zum Verweilen in ihren Mauern anzuregen.

Schließlich aber erstrecken sich alle solche Maßnahmen der Stadtverwaltungen und Vereine in der gleichen Richtung, d. h. man sorgt für Instandhaltung der Rennbahnen (Pferde- und Radrennbahnen) durch Zuschüsse (besonders hoch sind die Beihilfen der Stadt **Crefeld** an den dortigen Pferderenn-Verein), veranstaltet Blumentage und Blumenkorsos, gibt Sondernummern der Städte in illustrierten, besonders Verkehrszeitschriften heraus,[1]) man richtet regelmäßige Fremdenfahrten oder Führungen ein, man hält Festspielwochen, Musik- oder Volksfeste ab, z. T. in historischen Trachten, und sucht endlich durch geschickte Lichtbildreklame in anderen Städten auf die Vorzüge und Schönheiten seines Ortes hinzuweisen.

Waren also, wie die mannigfachen städtischen Subventionen beweisen, die amtlichen Stellen immer mehr von den engen Beziehungen zwischen Fremdenverkehr und Wirtschaftsleben überzeugt, so mußte es naturgemäß dahin führen, daß man sich nicht mehr bloß mit Beihilfen an Vereine begnügte, sondern daß alle mit dem Fremdenverkehr zusammenhängenden Fragen auch von rein behördlicher Seite aus bearbeitet wurden. Und zwar in der Weise, daß zunächst der Magistrat aus seiner Mitte mehrere Mitglieder mit der Aufgabe betraute, für geeignete Inserate in der Presse und für sonstige Reklame zu sorgen, sowie Verbindung mit den in Frage kommenden Verkehrsbehörden aufzunehmen. Das Durchblättern einer großen Anzahl von entsprechenden Büchern, wie Bäderbüchern, Reisehandbüchern, Verkehrszeitschriften und sonstigen einschlägigen Werken gewährt in diese Art amtlicher Fremdenverkehrsförderung einen lehrreichen Einblick. „Der Magistrat", das „Bürgermeister-" oder das „Stadtschultheißenamt", das „Gemeindeamt" bezw. der „Gemeindevorstand"; so und ähnlich lauten meist in solchen Fällen die Unterschriften unter irgendwelchen Aufsätzen oder Empfehlungen der betreffenden Orte. Diese sind, wie die aus den verschiedensten Zeitschriften zusammengestellte Uebersicht ergibt, über ganz Deutschland verbreitet. Ein Hauptgebiet dieser magistratlichen Erledigung von Fremdenverkehrsangelegenheiten ist der

[1]) Besonders genannt sei die Zeitschrift „Deutschland", das Organ des Bundes deutscher Verkehrsvereine.

Harz:

Alexisbad, Altenau, Ballenstedt, Bad Lauterberg, Bad Sachsa, Benneckenstein, Blankenburg, Bleicherode, Buntenbock, Clausthal, Elbingerrode, Gernrode, Goslar, Hahnenklee-Bockswiese, Halberstadt, Harzgerode, Hohegeiß, Ilefeld, Lautenthal, Lerbach, Nordhausen, Nöschenrode, Osterode, Rübeland, Seesen, St. Andreasberg, Stolberg, Walkenried, Wiede, Zellerfeld, d. h. also 30 Orte im Harz, konnten allein in diesem Teile Deutschlands als Orte einer solchen Kategorie festgestellt werden. Zu ihnen gehören außerdem in

Westdeutschland:

Cronberg und Nahstätten im Taunus, Kronach in Oberfranken, Diez an der Lahn, Laasphe und Wetzlar an der Lahn, Balve und Siegen in Westfalen, Bad Daun und Kyllburg im Rheinland, Traben-Trarbach und Zell an der Mosel, Wanfried an der Werra, Burg an der Wipper, Wildungen, Cleve, Detmold, Holzminden und Schmalkalden, zusammen 19 Orte in Westdeutschland;

Ostdeutschland:

Dyhernfurth und Trebnitz bei Breslau, Brieg, Hirschberg und Neumarkt in Schlesien, Gnesen und Wronke in Posen, zusammen 7 Orte in Ostdeutschland;

Norddeutschland:

Neuhof, Zoppot, Norderney und Westerland a. Sylt, zusammen 4 Orte in Norddeutschland;

Süddeutschland:

Freudenstadt, Gernsbach und Liebenzell im Schwarzwald, Oberehnheim in Elsaß-Lothringen und Lindau am Bodensee, zusammen 5 Orte in Süddeutschland;

Mitteldeutschland:

Bad Elster, Derenburg, Eilenburg, Kemberg (Bez. Halle), Oberwiesenthal in Sachsen, Tharandt in Sachsen, Klosterlausnitz (S. A.), Ilmenau in Thüringen, Jena und Naumburg an der Saale und Bad Oppelsdorf bei Zittau, zusammen 11 Orte in Mitteldeutschland mit magistratischer Spitze der Arbeiten für den Fremdenverkehr.

Ein weiterer Fortschritt in dieser magistratischen Bearbeitung von Fremdenverkehrsangelegenheiten kommt darin zum Ausdruck, daß die Propaganda von einer „städtischen Verkehrskommission“ oder einem „städtischen Verkekrsausschuß“ ausgeht, eine Einrichtung, die sich findet in Orten wie:

Annaberg im Erzgebirge,
Elbing,
Lüdenscheid im Sauerlande,
Schreiberhau.

In Elbing z. B. wurde ein solcher städtischer Verkehrsausschuß im Jahre 1911 eingesetzt. Er besteht aus 4 Magistratsmitgliedern und 9 Stadtverordneten.[1]) Etwas Aehnliches sind zahlreiche Kur- und Badeverwaltungen oder Badedirektionen, die sich zusammensetzen aus dem Badedirektor oder Badekommissar, mehreren Mitgliedern der Gemeindevertretung, und hier und da auch Aerzten des betreffenden Ortes.

Von hier aus ist es nur noch ein kleiner Schritt zu einer höheren, man kann sagen zu der höchsten Stufe kommunaler Fremdenverkehrsförderung, welche sich kundgibt in der Errichtung städtischer „Verkehrsämter“, d. h man verspricht sich durchgreifende Erfolge auf diesem Gebiete nur durch die Abzweigung und Selbständigmachung eines besonderen „Amtes“, in der Ueberzeugung, daß dessen Tätigkeit ebenso wie die anderer kommunaler „Aemter“, welche auf zahlreichen das Gemeindewohl besonders berührenden Gebieten geschaffen worden sind, der Allgemeinheit zum Segen gereichen werde. Die Zahl der Orte, in denen diese Erkenntnis durchgedrungen ist, ist noch verhältnismäßig gering, aber erfreulicherweise in ständigem Steigen begriffen Daß sich diese Einrichtung besonders in Badeorten, wo der Fremdenverkehr naturgemäß am stärksten pulsiert, durchgesetzt hat, bedarf keiner weiteren Erklärung. Zur Zeit bestehen solche städtischen „Verkehrsämter“ und „Verkehrsbüros“ u. a. in folgenden Orten:[1])

Orte
Aachen
Arnstadt in Thüringen
Bad Kösen
Bad Thale am Harz
Baden-Baden
Bernburg
Bonn

[1]) Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Elbing 1909/12. S. 236.
[2]) Vgl. auch Kommunales Jahrbuch, herausgegeben von Lindemann, Südekum, 6. Jahrg. 1912/13. S. 652/54.

Orte
Breslau
Cassel
Düsseldorf
Eisenach
Friedrichroda
Heidelberg
Honnef am Rhein
Mannheim
Potsdam
Quedlinburg
Rudolstadt
Triberg (Schwarzwald)
Trier
Villingen (Schwarzwald)
Wernigerode
Wiesbaden

Abgesehen von der kommunalen Verkehrsförderung ließen sich auch staatliche Behörden die Förderung des Fremdenverkehrs durch die mannigfachsten Maßnahmen angelegen sein; in erster Linie natürlich die Eisenbahnbehörden. Die Einlegung von Sonder- und Ausflugszügen, von Pendelzügen, von besonderen Ausstellungszügen, sowie von Feriensonderzügen zu ermäßigten Fahrpreisen (25% des gewöhnlichen Fahrpreises) ist hier zunächst zu nennen.

So wurden z. B. zum Besuch der Ostdeutschen Ausstellung in Posen 1911 folgende Ausstellungssonderzüge gefahren:

Von Kattowitz	am	17. Juni, 18. Juli, 12. August,	je ein Zug,
von Stettin	am	15. Juni, 13. Juli, 3. August, 24. August,	je ein Zug,
von Königsberg-Danzig		21. Juni, 19. Juli, 10. August, 2. Sept.	je ein Zug[1]),

[1]) Vgl. Zeitschr. „Deutschland" 1911 Nr. 4, S. 204.

An Feriensonderzügen[1]) verkehrten im Jahre 1909: 259 Züge, und zwar:

Nach den Grenzen des Reiches und nach dem Auslande	86	Züge,
nach der Ostsee	54	„
nach dem Riesengebirge	22	„
nach der Nordsee	34	„
nach Berlin	21	„
nach dem Harz	13	„
nach Thüringen	10	„
nach der Sächsischen Schweiz	7	„
nach Cöln	5	„
nach Frankfurt am Main	3	„
nach Cassel	3	„
nach Stuttgart	1	„
zusammen	259	Feriensondz.

Von den gleichen 251 Zügen des Jahres 1912 fuhren:[2])

nach der Ostsee	46	Züge,
nach der Nordsee und nach Flensburg	44	„
nach Thüringen	11	„
nach dem Harz	21	„
nach dem Rhein	5	„
nach dem Riesengebirge	25	„
nach Stuttgart	4	„
nach München	32	„
nach Frankfurt am Main-Basel	30	„
nach Berlin	18	„
nach Wien	6	„
nach der Sächsischen Schweiz	6	„
nach Cassel	2	„
nach Leipzig	1	„
zusammen	251	Feriensondz.

Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer (pkm) betrug bei den Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen:

[1]) desgl. 1910 Nr. 5, S. 16.
[2]) Vgl. Zeitschrift „Deutschland" 1912.

auf	1910	1911	1912[1])
Sonntagskarten	308 569 484	330 402 785	316 604 933
Sonderzugkarten	11 701 926	8 380 261	8 515 557
Feriensonderzugkarten	65 284 645	70 028 773	85 170 770
auf zusammengestellte Fahrscheinhefte	142 476 666	124 917 288	116 387 483
Gesellschaftsfahrkarten	339 271 508	356 326 839	388 178 755

In außerordentlichem Maße tragen die Eisenbahnverwaltungen dem Fremdenverkehr weiter dadurch Rechnung, daß sie eigene Dampfer- und Schiffahrtslinien unterhalten. Auf dem Bodensee haben die bayrischen, badischen und württembergischen Staatsbahnen ihren eigenen Dampferverkehr eingerichtet, an Orten wie Saßnitz und Warnemünde haben die preußischen, bezw. mecklenburgischen Staatsbahnen zur Erleichterung des reisenden Publikums moderne mit allem Komfort versehene Trajektschiffe eingestellt. An zahlreichen, für den Fremdenverkehr äußerst wichtigen Orten, wo noch keine Eisenbahn besteht, haben die Staatsbahnverwaltungen ferner Automobilomnibuslinien eingerichtet. Besondere Hervorhebung verdient auch hier wieder das in Sachen des Fremdenverkehrs an der Spitze stehende Bayern. In anderer Weise äußerte sich Verständnis für das Wesen und die Bedeutung des Fremdenverkehrs seitens der Staatsbahnverwaltungen dadurch, daß mehrere von ihnen dem im Jahre 1911 gegründeten „Ausschuß zur Förderung des Reiseverkehrs auf den deutschen Bahnen" beitraten, einer Organisation, welcher außerdem noch angehören:

1. das öffentliche Internationale Verkehrsbüro, ein Gebilde, welches sich neben privater Unterstützung (besonders seitens des Norddeutschen Lloyds) auch seinerseits wieder besonderer staatlicher Gunst erfreut;[2])
2. Verkehrsverbände;
3. der Bund deutscher Verkehrsvereine als Zentralstelle aller privaten und amtlichen deutschen Verkehrsförderung, von dem noch nachstehend die Rede sein

[1]) Geschäftl. Nachr. f. den Bereich der verein. Preuß. Hess. Staatseisenb. Ausg. 1914 Teil I, S. 114.

[2]) Es nennt sich seit dem 1. 7. 1918 „Deutsches Verkehrsbüro".

wird. Letzterer wird auch schon seit einer Reihe von Jahren von den Eisenbahnverwaltungen regelmäßig mit namhaften Summen unterstützt, zuletzt mit jährlich 25 000 ℳ.[1])

Ferner erfolgte in einer Anzahl von bedeutenden Städten des In- und Auslandes — u. a. in London und Paris[2]) — die Errichtung von amtlichen Eisenbahnverkehrsbüros. Man sorgt eben auch von Seiten der Eisenbahnverwaltungen nicht mehr bloß für gute und bequeme Beförderungsgelegenheit, sondern auch durch geeignete Propaganda für die Belebung des Verkehrs: In zahlreichen Verkehrsbüchern und Zeitschriften finden sich Zusammenstellungen der günstigsten Reiseverbindungen nach besonderen Plätzen (Großstädten, Kur- und Badeorten oder Sportplätzen) mit genauen Uebersichtsplänen und Zeichnungen seitens der betreffenden Eisenbahndirektionen. An sich und für den einzelnen Fall sehr wertvoll, sind sie für den Fremdenverkehr im ganzen doch von zweifelhaftem Werte, da jede Eisenbahndirektion unabhängig von der anderen ihre Uebersichten herausgibt, die notwendige Gesamtübersicht also fehlt.

Von großem Werte für den Fremdenverkehr ist auch das von den Preußisch-Hessischen Staatsbahnen in Verbindung mit den Sächsischen, Bayrischen, Württembergischen, Badischen Staatsbahnen, der Pfalzbahn und den Elsaß-Lothringischen Staatseisenbahnen gemeinsam herausgegebene „Verkehrsbuch deutscher Eisenbahnen" in 6 Heften, deren jedes für sich einen geographisch abgegrenzten Bezirk behandelt:

1. Norddeutschland,
2. Ostdeutschland,
3. Mitteldeutschland,
4. Nordwestdeutschland,
5. Südwestdeutschland.
6. Bayern, Württemberg, Hohenzollern.

In erster Linie zur Orientierung ausländischer Reisender über Deutschland bestimmt, sind sie auch in fremden Sprachen abgefaßt und kommen an geeigneten Stellen, wie den Agenturen großer Reisebüros und auf den Dampfern der bedeutendsten überseeischen Schiffahrtsgesellschaften zur Verteilung.

[1]) Vgl. Entwurf zum Haushaltsplan des Bundes deutscher Verkehrsvereine 1915/16 bezw. 1917/18.

[2]) In Paris am 1. 8. 1913.

Von ähnlicher Wirkung auf die Ausbreitung des Fremdenverkehrs ist die seit mehreren Jahren erfolgende Gratisausgabe von Verkehrszeitschriften, insonderheit der bereits erwähnten „Deutschland", auf einigen besonders vom internationalen Reiseverkehr besuchten Hauptstrecken der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Ein besonderes Verdienst erwarben sich diese durch die Veranlassung einer Herausgabe des Sonderheftes „Amerika" der gleichen Zeitschrift im Jahre 1912. Die Tragweite dieses Schrittes ermißt man am besten an einem Aufsatz der amerikanischen Zeitung: „The Altoona": „Seine Ausstattung erklärt auch die Art und Weise, wodurch so viele „Dollars" jährlich nach Europa gelockt werden. Denn jeder, welcher Geld in den Taschen hat, muß durch die Weise, in welcher die Schönheiten hier abgebildet sind, sich nach dort hingezogen fühlen".[1]) Auch durch mannigfache andere Dinge, wie die Herausgabe von Siegelmarken mit der Abbildung der landschaftlich schönsten Punkte suchen die Eisenbahnverwaltungen das Aufleben des Fremdenverkehrs zu begünstigen. Erst im Jahre 1913 z. B. erfolgte die Ausgabe einer neuen derartigen Markenreihe seitens der Bayrischen Staatsbahn-Verwaltung in Verbindung mit dem Amtlichen Bayrischen Reisebüro.[2])

Aber nicht nur von Seiten der Eisenbahnverwaltungen als der nächstbeteiligten Interessenten wurde mehr und mehr mit der Fremdenverkehrsförderung begonnen, sondern auch andere staatliche Behörden schenkten diesem Punkte erhöhte Beachtung. Der Provinzialausschuß für die Rheinprovinz bewilligte dem Rheinischen Verkehrsverein 5000 ℳ zur würdigen Vertretung der Provinz auf der vom 1. April bis 20. Juni 1911 in Berlin stattfindenden „Internationalen Ausstellung für Reise- und Fremdenverkehr", welche auch von anderen staatlichen Behörden gut beschickt wurde, u. a. vom Reichspostamt und vom Landwirtschaftsministerium als der Zentrale der staatlichen Bäder. Die gleiche Behörde gab weitere 5000 ℳ für die Herausgabe einer Propaganda-Sondernummer der Zeitschrift „Deutschland".

Ein anderer Verkehrsverband in einem ausgesprochenen Fremdenverkehrsgebiet Deutschlands, der „Thüringer Verkehrsverband",[3]) hatte sich im Jahre 1914 seitens verschiedener thüringer Staatsregierungen einiger Zuwendungen zu

[1]) Vgl. Zeitschrift „Deutschland" 1912.
[2]) ebenda 1913 Nr. 1, S. 42.
[3]) Ueber die Verkehrsverbände vgl. S. 122. ff.

erfreuen. Die im ganzen 850 ℳ betragende Summe verteilt sich auf

die Staatsregierung in	Weimar	mit	400 ℳ
„ „ „	Gotha	„	300 „
„ „ „	Altenburg	„	100 „
„ „ „	Sondershausen	„	50 „
	zusammen		850 ℳ

Etwas ganz Besonderes aber hatte man schon seit 1911 wieder in Bayern geschaffen, indem sich hier amtliche und private Tätigkeit zusammenschloß zu dem am 1. Januar 1921 in Kraft tretenden „Landes-Fremdenverkehrsrat",[1]) einer Organisation, welche die Aufgabe erhielt, in wichtigen das Fremdenverkehrswesen in Bayern berührenden Fragen gutachtliche Aeußerungen an die Staatsministerien abzugeben, gemeinsame Angelegenheiten der in ihm vertretenen Verbände zu bearbeiten und bei der Staatsregierung zu vertreten, sich über die Verwendung der zur Förderung des Fremdenverkehrs bereitgestellten Staatsmittel gutachtlich zu äußern und die Verwendung zu überwachen. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern der Staatsregierung (d. h. den Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeußern, des Innern und für Kirchen- und Schulangelegenheiten, der Finanzen und für Verkehrsangelegenheiten, welche je einen Vertreter entsenden), sowie aus Mitgliedern der drei großen bayrischen Verkehrsverbände, von denen vertreten sind:

der Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland durch . . 5,
der Nordbayrische Verkehrsverein durch 3,
der Pfälzische Verkehrsrat durch 2
Mitglieder.

Damit möge die Aufzählung der mannigfaltigen Maßnahmen staatlicher Behörden — von ihrer Mitarbeit in den gemischt privat-behördlichen Organisationen, den Verkehrsverbänden, wird noch die Rede sein — zur Heranziehung des Fremdenverkehrs und seiner Förderung abgeschlossen werden, wenigstens soweit es sich um die Zeit vor Ausbruch des Krieges handelt. In einem späteren Abschnitt mit dem Titel „Vorarbeiten für die Zukunft" (cp. XI) wird noch einmal darauf zurückzukommen sein zum Beweise dessen, daß von privater wie amtlicher Seite aus im In- und Ausland einem Neuaufleben des Fremdenverkehrs in jeder Weise die Wege

[1]) Vgl. „Deutschland" 1910, S. 26.

gebiet werden sollen. Daß Deutschland auf diesem Gebiete noch viele Versäumnisse nachzuholen hat, erhellt aus der Tatsache, daß andere Länder behördlicherseits jedenfalls ganz andere Summen opfern.

In England und Frankreich wendet man von Staatswegen bereits seit Jahren Millionen für Zwecke der Verkehrsförderung auf. Im letzgenannten Lande wurde schon im Jahre 1910 durch Parlamentsbeschluß ein „Office national du Tourisme" geschaffen, welches direkt dem Arbeitsministerium untersteht. Als oberste Leitung des aus 84 Mitgliedern bestehenden und vom Minister der öffentlichen Arbeiten präsidierten Rates zur Ueberwachuug des Fremdenverkehrs hat es durch besonders weitgehende Heranziehung von Fachleuten und Interessenten, wie den Delegierten der Handelskammern, der Verkehrsvereine, der privaten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen bereits Hervorragendes geleistet und seinen Arbeiten im Parlament das höchste Interesse abgenötigt: sowohl Kammer wie Senat enthalten sogen. „groupes du Tourisme". Daß daneben auch von privater Seite aus in weitgehendem Maße an der Förderung des Fremdenverkehrs gearbeitet wird, bedarf keiner besonderen Betonung. Die großen Bahngesellschaften und Banken begünstigen aufstrebende Bäder und Kurorte, organisieren Spezialdienste für Eisenbahn- und Automobilverkehr, sorgen für umfangreiche Publizität und wenden bedeutende Mittel zur Organisation von Festen und Ausflügen auf.

In anderen klassischen Reiseländern, wie in der Schweiz und in Oesterreich-Ungarn, hat man an amtlicher Stelle auch schon längst den ungeheuren wirtschaftlichen Wert des Fremdenverkehrs erkannt und entsprechende Maßnahmen getroffen. Die Aufwendungen der Schweizerischen Bundesbahnen für ihren Publizitätsdienst belaufen sich jährlich auf etwa 400 000 frcs.[1]) Der Kanton Bern gewährt seinen Verkehrsvereinen jährlich etwa 20 000, der Kanton Graubünden dem Verbande bündnerischer Verkehrsvereine eine Jahresunterstützung von 10 000 frcs.

Die österreichisch-ungarischen Staatsbahnen geben für Zwecke der Verkehrswerbung jährlich etwa 500 000 bis 600 000 Kr. aus, wovon allein die Verkehrsvereine ungefähr 50 000 Kr. erhalten. Auch unterhalten sie seit einer Reihe

[1]) Vgl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1917 Nr. 34.

von Jahren in Berlin und München „amtliche Auskunftsstellen für den Reiseverkehr nach Oesterreich". Die Verbreitung von Reklameschriften wie „Wintersport in Oesterreich", die Gewährung von Gebührenfreiheiten für Rodeln und Skier und die Einrichtung besonderer Wintersportzüge gehört in dasselbe Gebiet. Ja, an leitender Stelle mißt man dort dem Fremdenverkehr eine solche Bedeutung zu, daß auf Veranlassung des österreichischen Unterrichtsministeriums bereits in die Schulbücher Aufsätze über seine Wichtigkeit aufgenommen wurden. Auch sollen nach einem Erlaß desselben Ministeriums an sämtliche Landesschulbehörden die Kinder tunlichst auf die Bedeutung des Fremdenverkehrs hingewiesen werden, soweit es im Rahmen des Unterrichts möglich ist, eine Verfügung, welche allein schon vom rein psychologischen Standpunkte aus ähnlich wie die an anderer Stelle erwähnten Ausgaben verschiedener deutscher Städte für Schüler- und Studentenherbergen zu der Hoffnung auf reiche Früchte berechtigt. Nicht nur in der Richtung, daß man das, was man in der Jugend in Bildern und Beschreibungen sah und hörte, in späteren Jahren möglichst durch eigenen Augenschein kennen zu lernen suchen wird, sondern auch in dem Sinne, daß zahlreiche junge Menschen bei der Wahl ihres Berufes das Gebiet des Fremdenverkehrs in erster Linie berücksichtigen und diesem dadurch schon zu immer steigendem Einfluß verhelfen.[1])

Eine ebenso billige wie praktische Art der Fremdenverkehrsförderung, die auch in anderen Ländern, nicht zum wenigsten bei uns, Nachahmung verdiente, findet sich in einem Lande, das erst spät, aber um so kräftiger, in den allgemeinen internationalen Strom des Fremdenverkehrs gelangt ist, in Japan. Hier befindet sich möglichst auf jeder Station ein riesengroßer Wegweiser mit englischen und japanischen Hinweisungen auf alle von dem betreffenden Orte aus zu erreichenden Sehenswürdigkeiten, etwa alte Tempel, Schlösser, Schlachtfelder, Naturschönheiten u. a. m. mit gleichzeitiger Angabe der Zeit, in der dieses oder jenes Ziel zu erreichen sei. Die vorteilhafte Wirkung dieser Einrichtung geht aus dem überaus lebhaften Fremdenverkehr auf den japanischen Bahnen hervor.[2])

Sogar in einem so kleinen Lande wie Portugal, um hiermit das Kapitel über die amtlichen Bestrebungen zur

[1]) Vgl. „Deutschland" 1913 Nr. 10, S. 530.
[2]) Vgl. „Deutschland" 1914 Nr. 9, S. 403 ff.

Hebung des Fremdenverkehrs zu schließen, haben amtliche Stellen schon begonnen, in gerechter Würdigung des Wertes, den ein umfangreicher Fremdenverkehr für ein Land hat, die Hände zu rühren. So wurde schon vor Jahren in der Kammer ein Gesetz eingebracht, durch das für den Bau großer Hotels und Gasthöfe im Lande selbst und in allen benachbarten zu Portugal gehörenden Inseln bedeutende Erleichterungen, in erster Linie Befreiung von Steuern und Abgaben, z. B für die Einfuhr ausländischer Einrichtungsgegenstände, gewährt werden.[1])

Ist im Vorstehenden private und behördliche Fremdenverkehrsförderung auch getrennt behandelt, so sind beide doch nicht Gegensätze. Vielmehr betätigen sie sich mit bestem Erfolge in gemischt privat-behördlichen Organisationen, den

Verkehrsverbänden.

Diese arbeiten als gemeinsame Interessenvertretung von

1. Verkehrsvereinen,
2. staatlichen und kommunalen Behörden,
3. Kur- und Badeverwaltungen,
4. anderen Vereinen und Behörden.

Gegliedert nach Verkehrs- bezw. nach Verwaltungsgebieten haben sie in den längeren oder kürzeren Jahren ihres Bestehens bereits mehr oder minder Ersprießliches auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs geleistet. Von den zahlreichen über Deutschland verbreiteten derartigen Gebilden seien nur die dem Bund deutscher Verkehrsvereine nach dem Stande vom 10. 4. 1918 angeschlossenen Verbände genannt:

Name des Verkehrsverbandes:	Sitz:
1. Badischer Landesverband zur Hebung des Fremdenverkehrs	Karlsruhe
2. Verband der Elsaß-Lothringer Verkehrs-Vereine	Straßburg
3. Pfälzischer Verkehrsverband	Ludwigshafen a. Rh.
4. Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayrischen Hochland	München
5. Nordbayrischer Verkehrsverein	Nürnberg

[1]) Vgl. Jahrbuch des Fremdenverkehrs (1909) S. 161.

Name des Verkehrsverbandes:	Sitz:
6. Fremdenverkehrs-Verband Württemberg-Hohenzollern	Stuttgart
7. Rheinischer Verkehrs-Verein	Coblenz
8. Westfälischer Verkehrs-Verband	Dortmund
9. Verkehrs-Verband für Hessen und Waldeck	Cassel
10. Verband Hessischer Verkehrs-Vereine	Auerbach (Hessen)
11. Verband niedersächsischer Verkehrs-Vereine	Hannover
12. Verband mitteldeutscher Verkehrs-Vereine	Magdeburg
13. Sächsischer Verkehrsverband	Leipzig
14. Harzer Verkehrsverband	Wernigerode
15. Verband deutscher Nordseebäder	Westerland a. Sylt
16. Verband der oldenburgischen Nordseebäder und Luftkurorte	Wilhelmshaven-Rüstringen
17. Verband deutscher Ostseebäder	Berlin
18. Verband Schleswiger Ostseebäder	Flensburg
19. Rügenscher Ostseebäder-Verband	Binz
20. Verkehrsverband für Westpreußen	Danzig
21. Verband der Kurorte und Sommerfrischen der Grafschaft Glatz	Glatz
22. Schlesischer Verkehrs-Verband	Breslau
23. Mecklenburgischer Verkehrs-Verband	Rostock
24. Thüringer Verkehrs-Verband	Gotha
25. Verkehrsverband für Pommern und die Insel Rügen	Stettin
26. Verkehrsverband „Litauen“ für den Regierungsbezirk Gumbinnen	Insterburg
27. Verkehrsverband „Masuren“ für das südliche Ostpreußen	Allenstein.

Die Mittel für ihre Tätigkeit erhalten solche Verkehrsverbände von ihren Mitgliedern. Außer den von fast allen Städten des jeweiligen Verbandsgebietes bewilligten regelmäßigen Beiträgen fließen ihnen auch außerordentliche, z. T. recht ansehnliche Unterstützungen zu.

Zusammenstellung der von einigen Städten an Verkehrsverbände gezahlten Zuschüsse.

Name des Verkehrs-Verbandes	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Rheinischer Verkehrs-Verein	5500	3500	4200	3700	3000	3000	2700	3000	1700	2000
Fremden-Verkehrs Verband Württemberg Hohenzollern	—	—	200	200	200	200	1000	1000	1000	1000
Badischer Landes-Verband zur Hebung des Fremdenverk.	100	100	200	200	100	100	100	200	150	200
Sächsischer Verkehrs-Verband	—	—	—	300	300	300	300	300	300	300
Verkehrsverein für Ostpreußen . . .	—	—	—	—	—	—	1000	1000	1000	1000
Verkehrsverband für Ost- und Westpreußen	—	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Verkehrsverband Starnbergersee . .	—	—	—	100	100	100	100	100	100	100

Die Krönung aller derartiger Bestrebungen zur Hebung des Fremdenverkehrs wurde geschaffen mit der im Oktober 1902 erfolgten Gründung des

Bundes deutscher Verkehrsvereine,

einer Verkehrsorganisation, welche neben den privaten und behördlichen Verkehrsstellen auch die Verkehrsverbände als Mitglieder umfaßt. Der B. d. V. hat es verstanden, seinem Programm getreu die erste Stellung in der Hebung und Förderung der allgemeinen deutschen Verkehrsangelegenheiten restlos zu behaupten. Eine vollkommene Wiedergabe seiner Statuten an dieser Stelle würde zu weit führen; kurz und treffend wurden aber Zwecke und Ziele auf der im Jahre 1911 in Cassel stattfindenden Bundestagung durch den Bundessyndikus, Justizrat Lebrecht-Leipzig, folgendermaßen präzisiert:[1])

Der Bund ist die gegebene Grundlage zur Vertretung und zur Förderung der allgemeinen deutschen Verkehrsinteressen auf gemeinsamer Grundlage.

Sache des Bundes ist daher insbesondere die Heranziehung des ausländischen Fremdenverkehrs nach Deutschland durch Entfaltung einer großzügigen Werbetätigkeit.

[1]) Kamp, Der Reise- und Fremdenverkehr im In- und Ausland 1913 (Veröffentlichungen des B. d. V. III).

Er tritt in seiner Tätigkeit in keine Konkurrenz mit anderen Körperschaften, weder mit seinen eigenen Mitgliedern, noch mit außerhalb seines Kreises stehenden Verbänden. Er befindet sich in seinen Bestrebungen zur Förderung des deutschen Verkehrs in erfreulicher Uebereinstimmung und Zusammenarbeitung mit den Verwaltungen der deutschen Staatseisenbahnen,[1]) die in dem „Ausschuß zur Förderung des Reiseverkehrs auf den deutschen Bahnen" ein amtliches Organ zur Unterstützung der vom Bunde angestrebten Hebung des allgemeinen deutschen Reiseverkehrs und Fremdenverkehrs geschaffen haben

Die Begründung der die Verkehrsinteressen der einzelnen Landesteile pflegenden Verbände ist vom Standpunkte des Bundes aus als erfreulich zu begrüßen. Es muß eine der vornehmsten Sorgen des Bundes sein, diese Verbände zu kräftigen und leistungsfähig zu gestalten.

Außer auf diese Verbände wird sich der Bund aber auch auf die verkehrsfördernden Körperschaften derjenigen Orte zu stützen haben, denen ein selbständiges, durch das Interesse am Landesverkehr nicht erschöpftes Interesse am allgemeinen deutschen und internationalen Fremdenverkehr zu eigen ist. Es werden daher die Großstädte, viele große Kur- und Badeorte und sonstige Fremdenplätze nach wie vor Mitglieder des Bundes sein müssen, unbeschadet ihrer Zugehörigkeit zu ihren besonderen Verbänden.

Die weite Ausbreitung des Bundes kennzeichnet sich am besten in der großen Zahl seiner Mitglieder, welche sich nach dem Stande vom 10. April 1918 zusammensetzen aus:

81 Verkehrs- und Verschönerungs-Vereinen,
15 Stadt- und Landgemeinden,
18 Kur- und Badeverwaltungen,
25 sonstigen Körperschaften, wie z. B.
dem Verband reisender Kaufleute Deutschlands,
dem Internationalen Hotelbesitzer-Verein,
dem Deutschen Touring-Cloub,
dem Deutschnationalen Handlungsgehilfen-Verband
u. a. m.
31 Einzelbetrieben und Einzelpersonen, zu denen u. a. Schiffahrtsgesellschaften, Redaktionen von Zeitungen und Zeitschriften, Versicherungsgesellschaften u. a. gehören.

[1]) Vgl. S. 117.

Kap. 8. Darstellung der Programme von Verkehrsvereinen und städtischen Verkehrsämtern.

Nachdem wir bisher die Bestrebungen zur Förderung des Fremdenverkehrs sowie die Stellen kennen gelernt haben, von denen eine solche ausgeht, soll dieses Kapitel eine Darstellung der Arbeitspläne von Verkehrsvereinen und Verkehrsämtern — es gibt in Deutschland bisher nur kommunale — geben. Wir machen dabei die Beobachtung, daß sich Ziele und Arbeiten der Verkehrsämter eigentlich nur dadurch von denen der Verkehrsvereine unterscheiden, daß jene eine wesentlich größere Tätigkeit entfalten.[1])

Die Statuten aller Verkehrsvereine einzeln hier aufzuführen, geht natürlich nicht an; auch Ziele und Arbeiten der schon bestehenden städtischen Verkehrsämter können nur zum Teil hier ihre Wiedergabe finden. Vielleicht ist es angebracht, die Programme von je 2 Verkehrsämtern größerer Städte, wie **Aachen** und **Cassel,** sowie die von zwei gleichen Aemtern kleinerer Orte, wie **Wernigerode** und **Friedrichroda,** wiederzugeben und ihnen die Statuten und Ziele von vier Verkehrsvereinen, von denen **Braunschweig, Halle, Mannheim** und **Krefeld** ausgewählt worden sind, voran zu stellen.

Der Verkehrsverein **Braunschweig,** um mit diesem zu beginnen, bezweckt, den Verkehr der Stadt und ihrer Umgebung in seiner vielseitigen Bedeutung zu fördern und zum Allgemeinwohl der Stadt beizutragen:

1. durch Einrichtung einer Geschäfts- und Auskunftsstelle für Einheimische und Fremde,
2. durch tatkräftiges Eintreten für Vermehrung und Verbesserung aller dem Verkehr dienenden Einrichtungen,
3. durch Förderung aller sonstigen Bestrebungen, die auf Verbesserung und Verschönerung und Neuschaffung

[1]) In den Vorschlägen über die Einnahmen und Ausgaben der städtischen Kassen der Stadt Mannheim heißt es z. B.: „Der Verkehrsverein erfüllt die Aufgaben, die den städtischen Verwaltungs-Obliegenheiten besonders nahe stehen . . .“

von Einrichtungen abzielen und geeignet sind, den Aufenthalt in Braunschweig angenehm zu gestalten,

4. durch Reklame für Braunschweigs Schönheiten und Sehenswürdigkeiten.

Etwas umfangreicher und mehr in Einzelheiten gehend ist das Programm des Verkehrsvereins **Halle.** Dieser verfolgt nämlich den Zweck der Förderung der Interessen der Stadt Halle und ihrer Bürgerschaft durch:

1. Hebung des Fremdenverkehrs,
2. Steigerung des Zuzuges wohlhabender Familien,
3. kostenlose Auskunftserteilung an Einheimische und Fremde,
4. Anregung und Verbesserung der Verkehrsmittel und Verkehrswege und aller sonstigen öffentlichen gemeinnützigen Einrichtungen.

Unter den Mitteln des Vereins sind hier zu nennen:

1. eine Geschäftsstelle für mündliche und schriftliche Auskunft über alle Sehenswürdigkeiten, Verkehrsmittel, Gasthöfe, Pensionen, Wohnungen, Schulen, Steuerverhältnisse usw.,
2. Auslage von Reisehandbüchern, Kurs- und Adreßbüchern, Stadtplänen, Zeitungen; ferner befindet sich ein Wohnungsnachweis in der Geschäftsstelle,
3. planmäßiger Hinweis auf die Vorzüge und Annehmlichkeiten der Stadt Halle und Umgebung in der Presse des In- und Auslandes in Form von Inseraten und illustrierten Aufsätzen, sowie Herausgabe und weiteste Verbreitung von geeigneten Druckschriften,
4. Verkehr mit staatlichen und städtischen Behörden, Eisenbahndirektionen und anderen Verkehrsanstalten,
5. Behandlung wichtiger, zum Arbeitsgebiet des Vereins gehörender Tagesfragen in der Presse und in öffentlichen Versammlungen.

Der Verkehrsverein **Mannheim** verfolgt laut Statuten ebenfalls gemeinnützige Ziele. Er bezweckt in Verbindung mit Behörden, bereits bestehenden Vereinen und Privaten die Wahrung und Förderung der Verkehrsinteressen der Stadt Mannheim. Insbesondere stellt er sich drei Aufgaben:

1. Die Förderung des Fremdenverkehrs,
2. Die Förderung der Verkehrsinteressen der Stadt Mannheim,
3. Die Errichtung eines öffentlichen Verkehrsbüros.

Der Verkehrsverein **Krefeld** schließlich bezweckt in gemeinsamer Tätigkeit mit Behörden, bestehenden Vereinen und Privaten den Fremdenverkehr und die Geschäftslage der Stadt Krefeld nebst Umgebung zu heben und den Aufenthalt daselbst angenehm zu gestalten. Er will dies erreichen durch olgende Mittel:

1. Anstreben von Verkehrserleichterungen jeder Art,
2. geeignete publizistische und belehrende Tätigkeit, um das Ansehen unserer Stadt hier und auswärts zu heben,
3. Erleichterung des Besuchs aller Sehenswürdigkeiten, Unterstützung oder Veranstaltung geeigneter Unternehmungen und Einrichtungen,
4. Errichtung eines Verkehrsbüros, in welchem den Fremden wie den Einheimischen unentgeltlich über alle Sehenswürdigkeiten, Verkehrsmittel, Gasthöfe, Pensionen, Wohnungen, Geschäftshäuser, gesellige Vergnügungen und dergleichen mehr Auskunft erteilt wird.

Auf dieselbe Tonart sind Aufgaben und Arbeiten der zahllosen übrigen Verkehrsvereine gestimmt. Wir gehen deshalb über sie hinweg und gleich zu den Programmen der städtischen Verkehrsämter über, von denen zunächst dasjenige von **Aachen** hier zur Darstellung gelangen möge.[1])

Die Aufgaben, die man bei seiner Errichtung im Auge hatte, waren in der Hauptsache folgende:

I. Unentgeltliche unparteiische Auskunftserteilung an Fremde wie Einheimische über:

1. alle städtischen Einrichtungen und Institute (Kur- und Badewesen, Schulen, Steuern usw.),
2. alle Sehenswürdigkeiten der Stadt und deren Umgebung,
3. die Wohnungsverhältnisse und Hotels (für Zuziehende und Kurgäste Vermittlung von Wohnungen),
4. die Verkehrsmittel innerhalb der Stadt,
5. die Beförderungsbedingungen und Fahrpläne sämtlicher in- und ausländischer Eisenbahnen, sowie aller Schnell- und Postdampfer; Binnenschiffahrtsverkehr und Güterverkehr,
6. den gesamten Postverkehr,
7. alle Inlands- und Auslandsreisen,

[1]) Vgl. Bericht über die Verwaltung der Stadt Aachen in der Zeit vom 1. April 1906 bis 31. März 1911. Aachen 1913, S. 352 ff.

8. Ausgabe der hiesigen und der Kurprospekte anderer Bäder und Kurorte;

II. Verkauf bezw. Vorverkauf:

1. der Eintrittskarten für sämtliche städtischen Institute (Veranstaltungen der Kurdirektion, Rathaus, Theater, Museumsbillets usw.),
2. Eintrittskarten für private Veranstaltungen,
3. der Eisenbahnfahrkarten für die nähere Umgebung, Besorgung solcher nach allen Stationen des In- und Auslands, Schlafwagenkarten, Rheindampferschiffahrtsbillets,
4. der Fremdenführer der Stadt Aachen, Kursbücher, Reisebücher und Atlanten, der Führer durch andere größere Städte,
5. zusammenstellbare Fahrscheinhefte für das In- und Ausland. die auf vorgeschriebenen Formularen im Büro zusammengestellt werden,
6. sämtlicher Postwertzeichen,
7. von Photographien und Ansichtspostkarten der Stadt,
8. des Kur- und Fremdenblattes, der Stadtwald- und Stadtpläne;

III. Kostenlose Einsichtnahme:

1. der neuesten Adreßbücher der größeren Städte Deutschlands,
2. des Reichsadreßbuches und Reichs-Telephon-Adreßbuches,
3. der wichtigsten Kurs- und Reisebücher,
4. des Pharus-Städte-Atlas,
5. des Verkehrsatlas von Europa,
6. von Poppe & Neumanns Hoteladreßbuchs für das Deutsche Reich,
7. eines Konservationslexikons sowie der verschiedensten Nachschlagewerke;

IV. Oeffentliche Fernsprechstelle:

(Stadtgespräche frei, Ferngespräche vorgeschriebene Taxe),
Aufgabe von Telegrammen;

V. Kajütsbüros des Norddeutschen Lloyd in Bremen:

Verkauf von Billets der 1. und 2. Kajüte,
Auskunftserteilung,
Vertretung weiterer Dampferlinien;

VI. Gepäckbeförderung für Fremde und Einheimische von und zur Bahn;

VII. Lesezimmer für die gesamte Verkehrsliteratur;

VIII. Schreibraum;

IX. Depeschensaal:

Aushang von telegraphischen Nachrichten über wichtige Ereignisse, nach Möglichkeit mit Abbildungen;

X. Veröffentlichungen der täglichen Wetterberichte

und Wettervoraussagen der deutschen Seewarte sowie des hiesigen Meteorologischen Observatoriums;

XI. Arrangement von Rundfahrten zur Besichtigung der Stadt und deren Umgebung;

XII. Besorgung von Droschken und Dienstmännern;

XIII. Verschiedene Aufgaben, wie z. B.:

1. Anregungen zu Verkehrserleichterungen jeder Art nach Möglichkeit zu geben und deren Herbeiführung zu unterstützen,
2. Abfassung illustrierter Artikel über Aachen in auswärtigen Reise- und Verkehrszeitungen und illustrierten Zeitschriften,
3. Verlag der zur Hebung des lokalen Verkehrs dienenden Schriften.

Aehnlich umfangreich ist das Programm eines zweiten großstädtischen Verkehrsamtes, desjenigen von **Cassel.**[1]) Es bezeichnet als seine Aufgaben:

Die Heranziehung von Rentnern und Gewerbetreibenden und die damit verbundene Auskunftserteilung in Wohnungs- und Steuerfragen.

Ferner fallen ihm folgende Obliegenheiten zu:

Vorbereitung größerer Kongresse, Gesellschafts- und Studienreisen, Ausstellungen, sportliche Feste, sowie die Bearbeitung von allgemeinen Verkehrsangelegenheiten, an denen die Stadt interessiert ist, und die dahin zielenden Verhandlungen mit den Behörden. Besonders aber die systematisch betriebene Propaganda, also Empfehlungsanzeigen in Zeitungen und Zeitschriften, z. T. auch in ausländischen, illustrierte Aufsätze, Verbindung mit großen Schiffahrts- und Eisenbahngesellschaften des In- und Auslandes zwecks Auslage der Werbeschriften, großzügige Reklame in Badeorten („Cassel als Nachkurort").

Schließlich noch die Eingaben an die zuständigen Behörden wegen Eisenbahnen und Verkehrsfragen, Heranziehung von Ausstellungen nach Cassel, Förderung des Luftverkehrswesens.

[1]) Vgl. „Die Verwaltung der Residenzstadt Cassel in den Jahren 1908—11". Im Auftrage des Magistrats herausgegeben vom Statistischen Amt. Cassel 1913, S. 97/99.

Einem aufmerksamen Beobachter wird auffallen, daß von einer Förderung des eigentlichen „Fremden"-Verkehrs in diesem Programm nichts enthalten ist, vielmehr das Verkehrsamt in erster Linie sein Augenmerk auf die Seßhaftmachung von Personen, speziell die dauernde Ansiedlung von Rentnern und Gewerbetreibenden, legt. Das hat seinen Grund darin, daß neben dem städtischen Verkehrsamt in Cassel auch der Verkehrsverein weiter besteht, dessen Hauptaufgabe gerade in der Propagierung des Passantenverkehrs, also des vorübergehenden Fremdenverkehrs, besteht.[1])

Die Programme von kommunalen Verkehrsämtern in Kleinstädten, wo entweder ein „Städtisches Verkehrsamt" besteht oder die Städtische Kur- und Badeverwaltung sich mit fremdenverkehrsfördernder Tätigkeit befaßt, sehen folgendermaßen aus:

Das „Städtische Verkehrsamt" **Wernigerode** bezeichnet als seine hauptsächlichsten Aufgaben:[2])

1. Auskunftserteilung an Einheimische und Fremde in Wohnungs-, Reise- und anderen Verkehrsangelegenheiten,
2. Zusammenstellung kleinerer und größerer Harzausflüge, Aufstellung von Führerautomaten;
3. Schaffung guter Eisenbahnverbindungen;
4. es dient als Vermittlungsstelle für Beschwerden und Anregungen aus dem Publikum zum Besten der Allgemeinheit;
5. Führung eines Fremden-Melderegisters zu statistischen Zwecken und danach einzurichtende Reklamearbeit, die besonders in den Wintermonaten betrieben wird.

[1]) vgl. hierzu S. 145.

[2]) Vgl. die Zeitschrift „Der Harz" 1913, Heft 12.

Zu den Orten, wo die Tätigkeit zur Hebung des Fremdenverkehrs nicht einem Verkehrsamt übertragen ist, sondern wo sie zu den Aufgaben der städtischen Kurverwaltung gehört, zählt

Friedrichroda.

In dem „Ortsstatut, betreffend die Kurverwaltung in Friedrichroda" werden als Aufgaben derselben bezeichnet:

1. tunlichste Förderung aller zur Hebung des Fremdenverkehrs dienenden Einrichtungen, sowie tunlichste Abwendung aller Schädigungen des Verkehrs;
2. die Einrichtung und Unterhaltung eines Büros zur Nachweisung passender Wohnungen für Kurgäste, sowie der Entgegennahme von Wünschen und Beschwerden seitens der Kurgäste;
3. die Aufstellung und Ausgabe der Kurliste;
4. die Aufsicht über die bestehenden und noch herzustellenden, der öffentlichen Benutzung dienenden Kureinrichtungen;
5. die Erhaltung und Vermehrung der Promenaden-Wege, Stege, Bänke, Ruheplätze und Aussichtspunkte in der Umgegend von Friedrichroda;
6. die Einrichtung von Lesezimmern und die Beschaffung der dazu erforderlichen Zeitungen und Zeitschriften;
7. die Anschaffung und Erhaltung von Musikalien und musikalischen Instrumenten und die Einrichtung eines Musik- und Spielzimmers. sowie einiger Spielplätze für Erwachsene und Kinder;
8. die Veranstaltung gemeinschaftlicher Vergnügungen und Unterhaltungen für Kurgäste (Konzerte, Illuminationen, Kinderfeste, Vorstellungen, Partien usw.);
9. sonstige Einrichtungen und Anschaffungen, welche zur Annehmlichkeit der Kurgäste dienen, sowie überhaupt tunlichste Vertretung der Interessen der Kurgäste nach allen Richtungen;
10. die Vermittlung zur gütlichen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Kurgästen und Wohnungsvermietern;
11. die Abschließung der Verträge mit den Musikdirigenten, den Mitgliedern der Kurkapelle und dem Direktor des Kurtheaters;
12. die Verwaltung der Fremdenkasse.

Städtisches Verkehrsamt bezw. städtische Kurverwaltung also einer-, Verkehrsverein andererseits, sie verfolgen beide ein und dasselbe Ziel: die Förderung des Fremdenverkehrs, sei es nun nur des vorübergehenden, des Passantenverkehrs, sei es, daß sie ihre Bestrebungen auf die Seßhaftmachung der „Fremden" richten, die eben keine Fremden im Sinne unserer Untersuchung bleiben, sondern Bürger der Stadt werden sollen. Die Folgerung daraus kann nur sein, daß alle Orte mit nennenswertem Fremdenverkehr sich mit der Frage auseinanderzusetzen haben, ob sie in Würdigung der großen Bedeutung des Fremdenverkehrs für seinen Ausbau eine städtische Dienststelle schaffen, oder die Arbeit wie bisher den Verkehrsvereinen überlassen wollen, und daß ebenso sonstige Behörden sich die Frage vorlegen müssen, ob die bisherige private Förderung des Fremdenverkehrs, anstatt von ihnen unterstützt zu werden, nicht besser durch rein amtliche zu ersetzen sei. Verstadtlichung und Verstaatlichung sind ja überhaupt zwei Begriffe, die uns in den letzten Jahren immer vertrauter geworden sind, denn in Uebereinstimmung mit der von dem deutschen Städtetage 1903 in Dresden aufgestellten Forderung, es sei das grundsätzliche Ziel jeder Kommunalpolitik, alle die Betriebe in städtische Verwaltung zu übernehmen, bei welchen es sich um öffentliche Interessen handele, sind bereits zahlreiche Kommunalisierungen derartiger Einrichtungen und Betriebe erfolgt: Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke, Schlacht- und Viehhöfe, Straßenbahnen und sonstige Verkehrsanstalten sind heute in sehr vielen Orten bereits in der Hand der Kommunen; Arbeitsnachweise sind seit langem zu „städtischen Arbeitsämtern" ausgebaut, Geld- und Kreditanstalten, Schul- und Gesundheitseinrichtungen haben in zahlreichen Fällen die Städte selbst in die Hand genommen; die Erfahrungen des Krieges haben weiter bahnbrechend in dieser Richtung gewirkt, so daß wir heute auch schon städtische Lebensmittelämter, Baubetriebe und Kohlenbergwerke finden.

Wo aber nicht direkt eine Kommunalisierung durchgeführt wird, da versucht man es wenigstens mit gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, d. h. solchen Betrieben, in welchen behördliche und private Tätigkeit zusammen wirken. Ein Beispiel hierfür bietet die Senatsvorlage des Hamburger Senats im Jahre 1918, welche bezweckt, die in der Stadt bestehenden und noch auszubauenden Verkehrsmittel, wie Hoch- und Untergrundbahn, Straßenbahnen, Alsterschiffahrt und

Automobilomnibuslinien unter einheitliche Leitung zu stellen und sie in einer großen Gesellschaft unter Beteiligung des Hamburger Senats zusammenzufassen.[1])

Gehört der Fremdenverkehr zu den Faktoren, welche das Wirtschaftsleben mit am meisten anregen und befruchten, in erster Linie also öffentliche Interessen berühren, so ist für uns die Frage, ob seine Regelung und Organisierung auch Sache der behördlichen Förderung werden soll, im Hinblick auf ihre Wichtigkeit für die Allgemeinheit bereits entschieden:

„Wer den Sinn aufs Ganze hält gerichtet,
Dem ist der Streit in seiner Brust geschlichtet".[2])

Dies umsomehr, als das in Großstädten schon aus lokalen Verkehrsgründen wünschenswerte Verkehrsamt[3]) die Frage des Verkehrswesens nicht nur im Interesse der Einwohner, sondern nicht zum wenigsten gerade in dem eines lebhaften Fremdenverkehrs zu regeln hätte. Denn die wichtige Rolle eines gut ausgebauten Verkehrsnetzes einer Stadt für die Hebung und Belebung des Fremdenverkehrs liegt auf der Hand. Aus was für Gründen immer die Fremden einen Ort besuchen, ob aus Anlaß von Kongressen, Versammlungen, Ausstellungen oder aus sonstigen Motiven, immer leisten gute Verkehrsverhältnisse vorzügliche Dienste. Denn der Aufenthalt der Fremden dient nicht zum geringsten Teile der Besichtigung der Stadt, ihrer Anlagen und Sehenswürdigkeiten. Da aber nur in ganz großen Städten private Rundfahrten für diesen Zweck existieren, sich aber nicht alle Reisenden, besonders Familien, die Benutzung derselben gestatten können, so könnte hier das städtische Verkehrsamt durch Schaffung geeigneter Beförderungsangelegenheiten fördernd eingreifen. Voraussetzung für seine ersprießliche Tätigkeit in diesem Punkte wäre allerdings die schon in weitem Umfange vorgeschrittene, in anderem Zusammenhange noch besonders erwähnte Kommunalisierung der Straßenbahnen. Städtische Straßenbahnen können aus leicht erklärlichen Gründen mit einem wesentlich billigeren Tarife arbeiten als private derartige Institute, von denen man es nicht gut wird verlangen können, daß sie ihre Linien anders als nach dem Gesichtspunkte möglichst hoher Rentabilität bauen; sie können

[1]) Vgl. „Deutschland" Nr. 6 (1918) S. 180.
[2]) Aus Schiller, Huldigung der Künste.
[3]) So forderte schon vor Jahren ein solches Amt für London Frank J. Sprague, eine Autorität auf dem Gebiete des Lokalverkehrswesens (vgl. Heiss, Wohnungsreform u. Lokalverkehr S. 73.)

leicht im Hinblick auf den doch immerhin ungewissen Fremdenverkehr weniger durch bewohnte Stadtteile geleitet werden, als vielmehr durch Straßen, die hauptsächlich für den Fremdenverkehr in Betracht kommen. Dieser hätte somit Gelegenheit, die schönsten Punkte der Stadt und ihrer Umgebung auf bequeme und billige Weise kennen zu lernen, ein Umstand, der für sie von den weittragendsten Folgen sein kann, indem dadurch vielleicht manche von den fremden Besuchern angeregt werden, ihren Wohnsitz dauernd nach dem Orte zu verlegen, von dessen Besuch sie als Fremde einen tiefen Eindruck mitgenommen haben. Aber auch nach der Richtung ist ein gut ausgebautes Straßenbahnnetz als besonders fremdenverkehrsfördernder Faktor anzusprechen, daß es eine Dezentralisation der Wohnstätten bewirkt. Diese als „Citybildung der Großstädte" bekannte Erscheinung, welche der Innenstadt mehr und mehr den Charakter eines reinen Geschäftsviertels verleiht, während sich die Wohnstätten immer weiter vom Zentrum entfernen, hat nämlich nicht nur für die Ortsbevölkerung selbst den Vorteil billigerer Wohngelegenheit, sondern erst recht für die Fremden: Je billiger für diese die Mietspreise, um so lebhafter der Fremdenverkehr.

Ehe aber die Forderung nach der Einrichtung städtischer Verkehrsämter und gleicher Organisationen staatlicher Behörden gestellt wird, gilt es noch, sich mit den Gegnern eines solchen Schrittes, in erster Reihe den Verkehrsvereinen, auseinanderzusetzen.

cp. 9. Vorzüge und Nachteile von Verkehrsamt und Verkehrsverein.

Die Verkehrsamtsgegner führen eine ganze Reihe von Einwänden gegen das Verkehrsamt ins Feld.

Einer der häufigsten ist die Schwerfälligkeit und Kompliziertheit des Betriebes. Man spricht ihm rasches, spekulatives Handeln ab infolge der vorgeschriebenen Inkenntnissetzung der beschlußberechtigten Amtsstellen.

Außer diesem Mangel an Handlungsfreiheit aber lasse sich der Leiter eines solchen Amtes in seiner Tätigkeit nicht von scharfer Kalkulation und dem Bewußtsein persönlichen Gewinnes leiten. Ein häufiges Verpassen der günstigsten Gelegenheiten sei daher unvermeidlich.

Die Behördenscheu des Publikums ist ein weiteres, beliebtes Argument gegen das Verkehrsamt. Man weist darauf hin, daß das Publikum eine mehr oder minder große Abneigung gegen jeglichen Verkehr mit Behörden habe. Diese Uebelstände, wie sie der Bürokratismus der Verwaltung nun einmal mit sich bringe, würden aber fortfallen, wenn der Verkehrsverein, wie bisher, die Sache der Fremdenverkehrsförderung in der Hand behielte:

Auf diese Vorwürfe ist zu entgegnen, daß es natürlich so sein kann, vielleicht auch hier und da wirklich so ist. Hieraus aber eine allgemeine Ablehnung der Verkehrsämter aufzubauen, ist zweifellos falsch. Ein Hinweis darauf, daß die auf zahlreichen anderen Gebieten bestehenden städtischen Aemter im Großen und Ganzen den an sie gestellten Anforderungen durchaus gerecht werden, dürfte den Befürchtungen der Verkehrsamtsgegner die Hauptspitze abbrechen. Warum zeitigt denn bei ihnen die „Behördenscheu" des Publikums nicht die großen Nachteile? Um mit der Widerlegung dieses Einwandes zu beginnen, ist zu sagen, daß dies bis zu einem gewissen Grade zutreffende Argument kein stichhaltiger Grund gegen die Schaffung des Verkehrsamtes sein kann. In sehr vielen Fällen hat man sich zum eigenen Besten schon lange an den notwendigen Verkehr mit behördlichen Stellen gewöhnt, besonders in der Kriegszeit. Dies also wäre weiter nichts als eine Frage der Erziehung des Publikums. Ueberdies ließe sich dieser Mangel eines behördlichen Verkehrsamtes auch dadurch vermeiden, daß, wie wir sehen werden, auch nach Gründung einer solchen Stelle der Verkehrsverein seine Tätigkeit weiter ausüben kann, indem beiden bestimmte Zweige der Fremdenverkehrsförderung zugewiesen werden. Hervorzuheben ist aber der unbedingte Vorteil des Amtes gegenüber dem Verkehrsverein, welcher darin zu suchen ist, daß es das amtliche Aktenmaterial stets zur Hand hat und mit den in Frage kommenden staatlichen Behörden, vor allem den Eisenbahnbehörden, z. B. zwecks Baues neuer oder Ausbaues schon bestehender Linien, zwecks Einlegung von Zügen usw. ganz anders wie die privaten Vereine, eben amtlich, zu verkehren vermag. Was aber die Langsamkeit und den Bürokratismus der Verwaltung betrifft, so läßt sich auch dieses Schlagwort bald entkräften durch die Möglichkeit, dem Leiter des Verkehrsamtes, um ihn zu rascherem Handeln zu befähigen, eine gewisse Machtbefugnis einzuräumen, innerhalb deren er selbständig, ohne Befragung höherer Instanzen und unabhängig von ihnen, seine Maßnahmen treffen kann.

Ganz verfehlt aber ist der Vorwurf, er werde seinen Posten nicht ordentlich ausfüllen können, weil ihm das Bewußtsein persönlichen Gewinnes fehle.[1]) Warum er nicht die nötige scharfe Kalkulation sollte anstellen können, ist ohnehin nicht einzusehen. Aber um persönlichen Gewinns willen soll er ebensowenig seine Tätigkeit ausüben, wie der Leiter eines Verkehrsvereins. Denn die Vereine sind doch nicht dazu da, sich oder ihre Angestellten zu bereichern, sondern wollen nach ihren eigenen Angaben nur die Interessen der Allgemeinheit wahrnehmen.

Auf die Behauptung vieler Vereinsanhänger hin, daß nur ein Verkehrsverein zur zweckmäßigen Fremdenverkehrsförderung geeignet sei, ist vielmehr die Gegenfrage berechtigt: Ist nicht dieses in bestimmten Fällen zu dieser Rolle viel mehr befähigt als der Verkehrsverein? Denn wie Bürokratismus und langatmige Verwaltung des Verkehrsamtes zum Schaden der Verkehrsförderung wirken können, so besteht bei den

[1]) Philippovich (Grundriß I S. 212 Ausg. 1916) schreibt dazu: „Wir haben namentlich in Deutschland (und Oesterreich) Beispiele für die Befähigung der öffentlichen Beamten, auch ohne die finanziellen Vorteile, welche die Stellung im Privatdienst gewährt, große Unternehmungen gut zu leiten".

Verkehrsvereinen in anderer Beziehung, aber in viel größerem Umfange die Möglichkeit, daß das Gemeinwohl durchaus nicht immer in der Weise gefördert wird, wie die Statuten es verheißen.

Zu den Momenten, die u. E. einen Verkehrsverein durchaus nicht immer zu der Rolle eines erfolgreichen Fremdenverkehrsförderers und damit eines Hüters des Allgemeinwohls befähigen, wenigstens nicht in dem Maße, wie ein behördliches Verkehrsamt dafür geeignet erscheint, gehören in erster Linie die

finanziellen Schwierigkeiten,

mit denen er in zahlreichen Fällen mehr oder weniger zu kämpfen hat. Seine Mittel werden, wie ein Blick in die Satzungen lehrt, durch freiwillige oder statutenmäßig festgelegte Beiträge aufgebracht. Mit der ersten Art von Beiträgen, den freiwilligen Zuwendungen, ist es natürlich eine sehr heikle Sache. Die Vereine können sich nie mit Bestimmtheit darauf verlassen, wenn sie auch, wie die Statuten beweisen, mehr oder weniger stark auf sie rechnen.

Wenn, um einige Beispiele anzuführen, der Verkehrsverein Braunschweig „freiwillige höhere Beiträge und außerordentliche Zuwendungen als dringend erwünscht" bezeichnet, der gleiche Verein in Cassel „bittet und darauf rechnet, von seinen Mitgliedern außer den regelmäßigen Beiträgen auch noch durch besondere Zuwendungen in der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützt zu werden", der Verkehrsverein Neustadt a. H. „freiwillige größere Zuwendungen von Geldmitteln als stets willkommen und dem Unternehmen dienlich" erklärt, auch die Statuten und Geschäftsberichte fast aller anderen Verkehrsvereine solche und ähnliche Mahnungen enthalten, so beleuchtet dies die Finanzen in treffender Weise. Aber auch mit dem Eingang der zweiten Art von Beiträgen, den statutarisch festgesetzten, können die Vereine nicht fest rechnen, namentlich, wenn sich daran, wie es hier und da der Fall ist, die Bestimmung knüpft, daß diejenigen, welche aus der Tätigkeit des Vereins einen besonderen wirtschaftlichen Nutzen ziehen, einen entsprechend höheren Beitrag leisten sollen.[1]) Das führt von vornherein zu Weiterungen und Streitigkeiten und ist ebenso unpraktisch wie das Verfahren anderer Verkehrsvereine, welche zwar einen festen Jahresbeitrag für jedes Mitglied festsetzen, im übrigen aber die Selbsteinschätzung

[1]) z. B. in Mannheim und Marburg a. L.

der Mitglieder als Grundlage für die Beitragsleistung erklären.[1]) Selbst die Stadtverwaltungen, welche, wie wir bereits sahen, z. T. recht namhafte Summen an die Verkehrsvereine zahlen, bewilligen diese Beiträge nicht immer in der gleichen Höhe und in vielen Fällen, wie die Durchsicht der Haushaltspläne zeigt, nur „auf Widerruf". Wir wundern uns daher nicht, daß uns aus den Jahresberichten dieser Vereine immer wieder lebhafte Klagen über unpünktliche und unregelmäßige Zahlungen der Mitgliederbeiträge entgegenschallen. Diese dauernde Abhängigkeit von den freiwilligen Spendern oder von solchen Leuten und Körperschaften, welche sich zwar zu Beitragsleistungen verpflichtet haben, aber im Augenblick nicht zahlen können oder wollen,[2]) kann jedenfalls die Arbeit zahlreicher Verkehrsvereine ganz erheblich erschweren, wenn nicht unmöglich machen. Wir finden denn auch oft genug bei ihnen das Eingeständnis, daß sie ohne behördliche[3]) oder sonstige Zuschüsse nichts auszurichten in der Lage seien. Wie ein verzweifelter Hilfeschrei klingt eine Auslassung im Jahresbericht 1917 des Verkehrsvereins Postdam: „Zur Durchführung der neuen Aufgaben sind große Mittel nötig. Wir werden uns nur dann voll durchsetzen können, wenn es gelingt, dem Verkehrsverein entweder durch einmalige Zuwendungen oder durch den Eintritt neuer Mitglieder in größerem Umfange größere Mittel zuzuführen". Strafbestimmungen, wie sie die Statuten hier und da zum Ausdruck bringen, daß Mitglieder, welche den Zwecken des Vereins zuwiderhandeln, oder trotz wiederholter Mahnung den Jahresbeitrag nicht entrichten,[4]) aus dem Verein auszuschließen sind, beweisen, auf wie schwankendem Grunde das Haus gebaut ist. Sie nehmen sich zwar gut aus, gestatten aber nicht die Ausführung oft der einfachsten Maßnahmen. Der eben erwähnte Potsdamer Verkehrsverein hat sich z. B. nach seinem Geschäftsbericht für 1916 die Aufstellung eines Führer-Automaten versagen müssen „bis zum Eintritt mäßiger Preise"; der Verkehrsverein Halle hat laut eigener Angabe auf einen Beschluß der Generalversammlung hin für seine Vertretung beim Bund deutscher Verkehrsvereine und beim Mitteldeutschen Verkehrs-

[1]) z. B. in Brandenburg a. Havel.

[2]) So verweigerten lt. Geschäftsbericht des Verkehrsvereins Mannheim 1915/16 82 Mitglieder die Beitragszahlung.

[3]) Vgl. Jahresbericht 1916 des Verkehrsvereins Lübeck.

[4]) Vgl. die Statuten der Verkehrsvereine von Bad Ems, Coburg, Krefeld, Langenschwalbach u. a. m.

Verband jährlich insgesamt nur 200 ℳ (!) zur Verfügung, muß daher auf seine Vertretung bei der nächsten Sitzung des letzteren verzichten. Der Verkehrsverein Breslau, welcher im Jahre 1918 die Aufstellung eines Auskunftshäuschens auf dem dortigen Hauptbahnhof plante, hauptsächlich für die nach Breslau kommenden Fremden, war trotz der in Würdigung des gemeinnützigen Zweckes erfolgten Hergabe des Grund und Bodens gegen geringes Entgelt seitens der Eisenbahndirektion doch nicht imstande, die im Interesse des Fremdenverkehrs so dringend nötige Einrichtung der Auskunftsstelle durchzuführen und mußte sich dieserhalb an eine Anzahl von Vereinen wenden, bei denen er Interesse dafür voraussetzte. Bis Ende 1918 hatte er von 50—60000 ℳ nur 11000 ℳ auf diese Weise zusammenbekommen.[1]) Als letztes Beispiel für die finanzielle Schwäche der Verkehrsvereine möge schließlich die schon an anderer Stelle[2]) erwähnte Sonderzuweisung angeführt werden, welche die Stadt Karlsruhe dem Verkehrsverein im Jahre 1911 in Höhe von 2000 ℳ bewilligte „zur Deckung der noch aus dem Jahre 1906 herrührenden Schulden". Es wäre gewiß nicht schwer, würde aber zu weit führen, noch weit mehr derartige Fälle zusammenzutragen. Kommt jedenfalls ein freiwilliger Austritt oder ein Ausschluß von Mitgliedern häufiger vor, dann schrumpft der Verein zu einem ganz leistungsunfähigen Gebilde zusammen. Er ist dann eine in der Luft schwebende Erscheinung, eine Organisation, der das starke Rückgrat finanzieller Kraft fehlt, und die ein mehr oder weniger kümmerliches Dasein fristet.

Wo aber Verkehrsvereine nichts leisten, da sind auch die von ihnen abhängigen Verkehrsverbände zur Unfähigkeit verurteilt. Denn die Summen, die ihnen von anderer Seite, z. B. Stadtverwaltungen und staatlichen Behörden, zufließen, genügen bei weitem nicht, als daß sie ohne die Beiträge der angeschlossenen Verkehrsvereine auszukommen vermöchten. Auch bei ihnen sehen wir dasselbe Bild: ein ständiges Klagen über zu geringe Geldmittel. Der Jahresbericht 1916/17 des Westfälischen Verkehrsverbandes enthält eine Danksagung an die Presse für bereitwillige Veröffentlichungen, die „in Anbetracht der geringen Mittel" unentgeltlich erbeten werden mußten, der Geschäftsbericht des Verbandes der Elsaß-Lothringischen Verkehrsvereine vom gleichen Jahre die Mitteilung, daß sich der Verband wie im Vorjahre zwecks finanzieller Unterstützung an das Kaiserliche Ministerium für Elsaß-Lothringen und an die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen habe wenden müssen. „Es ist einzig und allein", so heißt es wörtlich in dem Bericht, „dieser Unterstützung der Behörden zu danken, daß der Verband seine gemeinnützige Tätigkeit auch während des Krieges fortzuführen in der Lage ist". Und in der am 21. April 1917 stattfindenden Sitzung des Gesamtvorstandes des Sächsischen Verkehrsverbandes wird lebhaft darüber Klage geführt, daß „erhöhte Postgebühren, Gehälter, Werbeausgaben usw. unsere Rücklagen in kurzer Zeit vollständig aufzehren werden. Wir sind darum mit unseren laufenden Ausgaben jetzt und nach dem Kriege auf die Beiträge unserer Mitglieder angewiesen und bitten deshalb recht bald die rückständigen und fälligen Zahlungen zu leisten."

[1]) Vgl. „Deutschland" 1918 Nr. 26 S. 620/21.
[2]) s. S. 108 Anmerkung 1.

Dieses ewige Suchen nach neuen zahlungsfähigen Mitgliedern, die ständige Umwerbung der alten, alle diese unerfreulichen und unwürdigen Erscheinungen finden sich bei behördlichen Verkehrsämtern nicht.

Denn die unsichere Finanzierung, um nicht zu sagen Finanznot der Verkehrsvereine beruht auf einem bereits gestreiften Umstande, dem

Schwanken der Mitgliederzahl.

Nicht nur durch freiwilligen Austritt infolge von hohem Alter. Reibereien innerhalb des Vereins und enttäuschter Hoffnung auf persönlichen Vorteil verlieren die Vereine nach ihrem eigenen Eingeständnis Mitglieder, sondern, wie schon hervorgehoben, sie sehen sich auch ihrerseits in nicht wenig Fällen zur Kündigung solcher Mitglieder gezwungen, welche sich einer dauernden Versäumnis ihrer Beitragszahlungen schuldig machen. Der Verkehrsverein **Görlitz** findet es „angesichts der zahlreichen Bemühungen des Vorstandes . . . . verwunderlich, daß die Zahl der Mitglieder weiter zurückgegangen ist",[1]) und spricht den Wunsch aus: „Die Werbung neuer Mitglieder ist dringend nötig und darf damit nicht eher geruht werden, bis jeder Bürger (!) und Bürgerin (!) der Stadt Mitglied des Verkehrsvereins ist, um uns zu helfen".[2]) Wie verhängnisvoll dieses Hin und Her in der Anzahl der Mitglieder wirkt und empfunden wird, erkennen

[1]) Jahresbericht 1909/10, S. 7.
[2]) Jahresbericht 1911/12, S. 4.

wir besonders deutlich aus den Berichten über die Tätigkeit des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs in Hannover. Während diese Zahl

im Jahre 1911 = 1142,
1912 = 1275,
1913 = 1274

betrug, sank sie in den Jahren 1914—17 auf 1228 bezw. 1210 bezw. 968 bezw. 874 Mitglieder. Mögen auch, wie in dem Jahresbericht für 1916 ausgeführt wird,[1]) die wirtschaftlichen Verhältnisse und Bedrängnisse in vielen Fällen der Anlaß zum Verzicht auf weitere Mitgliedschaft gewesen sein, so sind doch, bei genauerem Zusehen, auch andere Gründe für den Ausfall an Mitgliedern zu finden. Wie aus den betreffenden Jahresübersichten hervorgeht, meldeten sich ab bezw. starben

1914 = 118,
1915 = 59

Personen,[2]) während der Verein im Jahre 1914 152 Mitglieder durch „Streichung" verlor und 1915 sogar 191 Mitglieder infolge Geschäftsaufgabe, Fortzug oder „Beitragsverweigerung" einbüßte. In ähnlicher Weise haben die Verkehrsvereine anderer Städte durch das schwankende Mitglieder-Verhältnis einen schweren Stand. In Mainz stand einem Austritt von 15 nur ein Zugang von 1 Mitglied gegenüber,[3]) und im Lübecker Verein sank ihre Zahl von 365 auf 351.[4]) Auch hier ließen sich noch mannigfache Beispiele für den wechselnden Mitgliederbestand anführen. Doch auch in den Fällen, wo die Mitgliederzahl nicht nur nicht abnimmt, sondern vielleicht noch steigt, sind Momente vorhanden, die dem Verkehrsverein eine ersprießliche Tätigkeit unmöglich machen können. Zu ihnen zählt besonders die **Gleichgültigkeit und Lauheit der Mitglieder bezw. Einwohner,** Uebelstände, über welche verschiedene Verkehrsvereine wiederholt zu klagen Anlaß hatten. Der Tätigkeitsbericht des Verkehrsvereins Potsdam für 1916 äußert sich: „Es wäre erwünscht, daß die Hauptversammlungen ab und zu auch durch unsere Mitglieder besucht werden möchten", und im Jahresbericht für 1916 des Braunschweiger Verkehrsvereins wird die Zurückhaltung der Mitbürger betreffs Mitarbeit mit der „leider noch immer vielfach vorhandenen Gleichgültigkeit unserer Bürgerschaft bei allen öffentliche Angelegenheiten betreffenden Fragen und mit der Scheu, für das Gemeinwohl auch stets kräftig mitzuarbeiten, bezw. für Besserung unserer städtischen Verhältnisse einzutreten", erklärt. Dazu kommt der schon oft genug zum Schaden des Vereins beobachtete

[1]) S. 11.
[2]) Jahresberichte für 1914/15.
[3]) Geschäftsbericht für 1916.
[4]) Jahresbericht für 1916.

Mangel an Objektivität

bei den Mitgliedern, welche sehr oft nicht genügend Korporationsgeist besitzen, um ihre Sonderinteressen gegenüber den Vereinszwecken zurückzustellen. Die einen treten für die Ausführung eines Projektes ein, wodurch sich Kollegen im Verein geschädigt fühlen. Kommt aber eine Einigung nicht zustande, so fällt schließlich u. U. der ganze Plan, dessen Ausführung für das Gemeinwohl vielleicht die günstigsten Folgen hätte haben können.

Man hat natürlich kein Recht, solche Mißstände überall vorauszusetzen, und auch dem Verfasser dieser Arbeit liegt eine solche Verallgemeinerung durchaus fern. Denn es gibt auch eine ganze Anzahl von Verkehrsvereinen, bei denen diese Mängel nicht vorhanden sind. Ein unbedingter Vorzug gut arbeitender Verkehrsvereine besteht sogar darin, daß in ihm ehrenamtlich beschäftigte Männer tätig sind, welche aus Idealismus und Interesse sich der Sache des Fremdenverkehrs annehmen und ihre reiche praktische Erfahrung in den Dienst der Allgemeinheit stellen. In Bezug auf das Stellen und Gewinnen in Rednern zu Propagandazwecken oder hinsichtlich der Veranstaltung von Lichtbildervorträgen in anderen Orten, auch in der Ausarbeitung neuer Ideen leisten sie sogar ganz Hervorragendes. Immerhin ergibt eine eingehende Beobachtung, daß die Zahl der wirklich gut arbeitenden Vereine verhältnismäßig klein ist. Alle die geschilderten Uebelstände, die den Vereinen anhaften, könnten ja zum Teil wenigstens durch die Anstellung eines ausreichend besoldeten, hauptberuflich beschäftigten, wirklich interessierten Geschäftsführers behoben werden. Da treten aber sofort die schon erwähnten finanziellen Schwierigkeiten störend hervor. Das viel berufene Verpassen der günstigsten Gelegenheiten wird bei den Verkehrsvereinen mindestens nicht weniger oft, vielleicht häufiger in Erscheinung treten, als bei den „bürokratischen" städtischen Verkehrsämtern. Denn eine Stadtverwaltung, die in Erkenntnis der Wichtigkeit des Fremdenverkehrs über-

haupt erst einmal ein Verkehrsamt eingerichtet hat, wird auch mit den Mitteln nicht sparen, um es nicht bloß lebensfähig zu erhalten, sondern seine Tätigkeit zum Segen der Allgemeinheit möglichst ersprießlich zu gestalten. Es kommt in jedem Falle auf die lokalen Verhältnisse an: Wo die geeigneten Männer in Vereinen vorhanden sind, welche eine erfolgreiche Arbeit auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung verbürgen, da hat die Stadt keinen Anlaß, ein besonderes städtisches Verkehrsamt zu gründen. Im Gegenteil: Sie muß dem Verein noch viel reichlichere Mittel als bisher zur Verfügung stellen,[1]) um ihm eine möglichst fruchtbare Arbeit zu ermöglichen. Fehlen aber in den betreffenden Verkehrsvereinen die richtigen Persönlichkeiten, oder offenbaren sich in ihnen die oben geschilderten Mißstände, dann ist u. E. die Stadtverwaltung nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, ein besonderes städtisches Verkehrsamt einzurichten. Es muß eben immer, wie J. G. Hoffmann einmal sagte, abgewogen werden, wo jeder Heller der Volkswirtschaft den meisten Nutzen bringt, ob in der Hand des Staates — wir sagen also hier der Gemeinde — oder in der Hand des Privatmannes.[2])

Dieser Weg ist bereits in einer Anzahl von Orten beschritten worden und brauchte nicht einmal zu einer vollkommenen Ausschaltung der Vereinsarbeit zu führen. Vielmehr übernimmt das Verkehrsamt die Bearbeitung ganz bestimmter Zweige der Fremdenverkehrsförderung, während dem Verein andere Zweige auch weiterhin vorbehalten bleiben. Besonders erfolgverheißend ist die Zusammenarbeit zwischen Verein und Amt dann, wenn der Vorsitzende des Vereins als beratendes Mitglied der städtischen Verkehrskommission angehört, während der Dezernent und Leiter des Verkehrsamts dem Vorstand des Verkehrsvereines zugewählt werden.[3])

Wie im einzelnen diese Aufgabenteilung zwischen Verkehrsamt und Verkehrsverein abzugrenzen ist, dafür läßt sich kein Schema aufstellen. Auf der Tagung westdeutscher Ver-

[1]) Zwecks Kontrolle über die Verwendung der an den Verein bewilligten Summen mag sie dem Beispiel der Stadt Mainz folgen, welches laut Haushaltsvoranschlägen dem dortigen Verkehrsverein einen jährlichen Zuschuß gewährt nur „unter der Bedingung, daß ein ausführlicher Voranschlag über die Verwendung vorgelegt und ein städtischer Beamter bei der Verausgabung zu Rate gezogen wird".

[2]) Vgl. Conrad, Finanzwissenschaft, 5. Aufl. (1909), S. 29.

[3]) So z. B. in Breslau, Cassel, Düsseldorf, Trier. Vgl. u. a. Rechenschaftsbericht des Breslauer Verkehrsvereins 1915/16.

kehrsverbände zu Düsseldorf im Jahre 1911 wurden Vorschläge in der Richtung gemacht, daß der Verkehrsverein, wie bisher, die Pflege des vorübergehenden Fremdenverkehrs in die Hand zu nehmen habe, während die Heranziehung des dauernden Fremdenverkehrs, vor allem die Seßhaftmachung der Fremden,[1]) Domäne des Stadtverkehrsamtes werden solle.[2]) Dieses hätte also sein Hauptaugenmerk zu richten auf die Ansiedlung von Rentnern, industriellen Anlagen, Behörden, Schulen u. a. m. Zu diesem Zwecke ist in einzelnen Städten[3]) dem Verkehrsamt eine Abteilung „Industrieförderung" unterstellt; aber auch in solchen Orten, wo man noch nicht zur Gründung eines selbständigen Verkehrsamtes geschritten ist, nimmt die Stadt diesen Zweig der Fremdenverkehrsförderung in die Hand: So ist in Mannheim ein besonderes „Hafen- und Industrieamt" eingerichtet worden[4]) mit dem Zwecke, „insbesondere bei der Ordnung des Steuer- und Gebührenwesens, der allgemeinen Boden- und Bebauungspolitik und ähnlichen allgemeinen Fragen der Stadtverwaltung mitzusprechen, um hier die Interessen der Stadt und die berechtigten industriellen Interessen gegeneinander auszugleichen", während in anderen Städten die Verkehrs- und Gewerbeangelegenheiten durch die Tiefbauämter und andere geeignet erscheinende Dienststellen bearbeitet werden.[5]) Die zahlreichen Anzeigen in den verschiedensten Tageszeitungen und Verkehrszeitschriften besagen, daß der „Magistrat" oder das „Stadtschultheißenamt" oder der „Oberbürgermeister" Auskünfte über geeignetes Industrieterrain und Baugelände, über Wohn-, Schul, Steuerverhältnisse usw. erteile,[6]) ein Zeichen dafür, welchen Erfolg man sich davon verspricht, wenn diese Art von Propaganda in amtliche Regie genommen wird.

[1]) Ein besonders typisches Beispiel einer solchen Rentnerstadt ist die „Pensionopolis" Wiesbaden.

[2]) Vgl. Protokoll der Tagung westdeutscher Verkehrsverbände zu Düsseldorf am 5./6. Oktober 1911 (Beilage zu Nr. 11 der Zeitschr. „Deutschland").

[3]) z. B. Cassel, Breslau.

[4]) Vgl. Mitteilungen der Zentralstelle des deutschen Städtetages IV Nr. 11 (1914), Sp. 265.

[5]) In Wanne in Westf. hat die Stadt in Verbindung mit dem Landkreise Gelsenkirchen ein großzügiges Hafen- und Bahnunternehmen geschaffen.

[6]) z. B. Cöln, Duisburg, Erfurt, Gelsenkirchen, Hamm, Magdeburg, Mainz, Stettin.

Andere Anregungen gehen dahin, daß der Verkehrsverein die Propaganda für den inländischen Fremdenverkehr übernehmen, dem städtischen Verkehrsamt aber das Ausland überlassen solle. Der letztere Zweig verursache so erhebliche Kosten, daß ein Verkehrsverein sie schwerlich immer werde aufbringen können.[1])

Wenn trotzdem erst verhältnismäßig wenig Orte zur Gründung eines eigenen Verkehrsbüros geschritten sind, vielmehr seine Förderung weiter den Verkehrsvereinen überlassen, so liegt das an der Scheu vor den naturgemäß mit einer solchen Einrichtung verknüpften größeren Aufwendungen. Hier setzen vor allem die Gegner der städtischen Verkehrsämter ein mit dem Hinweis darauf, daß seine Einrichtung und sein Aufbau große Summen erfordere, wodurch der oft ohnehin schon reichlich in Anspruch genommene Stadtsäckel eine weitere schwere Belastung erfahre. Aber darauf ist zu erwidern, daß die Stadt nicht wie jedes Privatunternehmen ängstlich auf sofortige Rentabilität bedacht zu sein braucht. Das ist gerade der Vorteil eines öffentlichen Unternehmens, daß es längere Zeit hindurch mit Unterbilanz wirtschaften kann.

Wir wollen nicht in allen Punkten das Urteil unterschreiben, das einmal in einem Aufsatz der Schweizer Hotel-Revue 1911) über die Verkehrsvereine gefällt wurde: „Die deutschen Verkehrsvereine haben bereits Ersprießliches geleistet und besonders zur Förderung der Propaganda rein örtlicher Art beigetragen. Aber wer die Verkehrspolitik der Verkehrsvereine und Verkehrsverbände näher verfolgt, der wird zugeben müssen, daß noch vielfach Zersplitterung der Kräfte — fanden sich doch vor noch nicht langer Zeit mehrere Vereine an einem Orte, die jeder für sich Verkehrspolitik trieben —, eine Verzettelung von Arbeit, Zeit und Geld wahrzunehmen ist".

Es ist vielmehr zu wiederholen, daß die Frage „Verkehrsamt oder Verkehrsverein" eine reine Personalfrage ist, und daß bei Vorhandensein der geeigneten Persönlichkeiten die Verkehrsvereine bedeutende Leistungen aufzuweisen haben; es soll anerkannt werden, daß sie als Pioniere auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung zum Teil wertvolle Arbeit geleistet haben. Den zahlreichen Gegnern des städtischen

[1]) Vgl. Protokoll der Tagung westdeutscher Verkehrsverbäude zu Düsseldorf am 5./6. Oktober 1911 (Beilage zu Nr. 11 der Zeitschr. „Deutschland").

Verkehrsamtes aber, welche ihm die nötige Beweglichkeit absprechen und seinen Bürokratismus fürchten zu müssen glauben, dürfen wir das Zeugnis eines Engländers entgegen halten, der voll des Lobes über den deutschen städtischen Beamten schrieb: „Das städtische Verwaltungswesen in Deutschland ist sehr hoch entwickelt, in mancher Hinsicht noch mehr als in England. Es ist unpolitisch, und die Verführung oder die Gelegenheit zur Förderung von Privatinteressen ist daher gering. Die Verwaltung wird mehr allgemein nur im Hinblick auf das öffentliche Wohl geführt. Sie ist infolgedessen im Großen und Ganzen praktischer und leistungsfähiger, läßt sich nicht ohne Rücksicht auf Rentabilität auf große Unternehmungen ein und ist erfolgreicher darin, ihre Unternehmungen lukrativ zu machen", und an anderer Stelle: „Kein Land steht in allen städtischen Dingen an erster oder letzter Stelle, aber nimmt man eins zum andern, so finde ich, daß der deutsche Standard der höchste (und der amerikanische der niedrigste) ist".[1])

Eine radikale Umwandlung der Verkehrsvereine in kommunale Aemter, wie sie ein Vorschlag in der deutschen Bäderzeitung befürwortet,[2]) mithin eine gänzliche Ausschaltung der Vereinstätigkeit, ist aus den oben dargelegten Gründen abzulehnen. Der Verfasser erklärt darin die Kommunen nach § 20 des Kommunalabgabengesetzes (K.A.G.) für berechtigt, die finanziellen Leistungen für die Unterhaltung einzelner städtischer Einrichtungen denjenigen aufzuerlegen, denen sie direkten Vorteil brächten, d. h. die Kosten für die Errichtung eines Kommunalen Verkehrsamtes hätten die Gewerbetreibenden, Kaufleute, Hoteliers, Gastwirte zu tragen. Der § 20 des K.A.G. lautet: „Handelt es sich um Veranstaltungen, welche in besonders hervorragendem Maße einem Teile des Gemeindebezirkes oder einer Klasse von Gemeindeangehörigen zugute kommen, so kann die Gemeinde eine entsprechende Mehr- oder Minderbelastung dieses Teils des Gemeindebezirks oder dieser Klasse von Gemeindeangehörigen beschließen. Der Beschluß bedarf der Zustimmung." Ist auch nach den gemachten Ausführungen nicht daran zu zweifeln, daß das zum großen Teile aus solchen Mitgliedern des Ver-

[1]) Arthur Shadwell, England, Deutschland und Amerika. 1908.

[2]) E. Rolf Uderstädt, „Der Fremdenverkehrsverein als kommunale Einrichtung", in der Allgem. Deutsch. Bäderzeitung Nr. 35, 11. Jahrg. 1914.

kehrsvereins bestehende Stadtverordnetenkollegium der Errichtung eines städtischen Verkehrsamtes zustimmen wird, so ist andererseits klar, daß diese Zustimmung nur erteilt werden wird unter der Voraussetzung des Weiterbestehens des Vereins und der Aufgabenteilung zwischen beiden Stellen. Zu dieser Lösung zwingt auch die Ueberlegung, daß in allen anderen Vereinen, welche den Fremdenstrom erheblich beeinflussen. also in den Verschönerungsvereinen, den Heimatschutzverbänden und ähnlichen Vereinen, in der Hauptsache dieselben Männer vertreten sind, die auch den Verkehrsvereinen angehören. Würden diese aber vollständig ausgeschaltet, so könnte man es ihnen nicht verargen, wenn sie ihre oft sehr segensreiche Betätigung auch auf diesem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung einstellten. Und das kann nicht einmal der Wunsch selbst der eifrigsten Anhänger der städtischen Verkehrsämter sein. Ja noch mehr, wenn alles rein behördlich arbeiten soll, so müßten sich schließlich die Behörden gegenseitig subventionieren, oder gar Interessentenvereine, also das Hotelgewerbe, die Transportanstalten u. a. m. an Behörden, in diesem Falle das Verkehrsamt, Beihilfen zahlen.

Entscheiden wir uns also in der Frage „kommunales Verkehrsamt oder Verkehrs-Verein" für ein Nebeneinanderbestehen und enges Zusammenarbeiten beider,[1]) so soll damit nicht gesagt sein, daß nur die Kommunen diesem Problem ihre Aufmerksamkeit schenken sollen. Vielmehr ist es im höchsten Grade erwünscht, daß auch andere amtliche Stellen eine systematische Förderung des Fremdenverkehrs in ihren Arbeitsplan aufnehmen. Eine gelegentliche Unterstützung solcher Bemühungen oder auch ein gelegentliches Selbstanlegen, wie wir es oben kennen lernten, genügt nicht. Nicht bloß im Hinblick auf ein gesundes Wiederaufleben des Fremdenverkehrs in kommenden Tagen, sondern auch aus der Erkenntnis heraus, daß er trotz einer starken Depression in der ersten Kriegszeit naturgemäß allmählich wieder trotz

[1]) z. B. ist die Gleichmässigkeit des Fremdenverkehrs ein von den Verkehrsvereinen noch nicht erreichtes, aber erstrebenswertes Ziel. Durch vermehrte Propaganda müßte es z. B. möglich gemacht werden, daß in einer Stadt wie Leipzig die vielen Hotels und Gasthöfe — 1917 mehr als 100 mit durchschnittlich 50—60 Betten, allein in den neuen Hotels am Hauptbahnhof insgesamt 1000 Betten, dazu noch 70 Fremdenheime mit durchschnittlich 20—35 Betten, (vgl. Roth, Die Beherbergung der Messfremden in Leipzig, Nr. 4 [1917] der Zeitschrift „Deutschland") nicht bloß zur Zeit der Messen mit Fremden belegt sind, sondern auch sonst mit Gästen besetzt werden.

aller möglichen mit dem Tiefstand des Wirtschaftslebens zusammenhängenden Hemmungen eine langsam steigende Tendenz aufweist. Vor allem aber angesichts der fieberhaften Bemühungen, welche man von privater wie amtlicher Seite im Ausland trifft, um den großen internationalen Fremdenstrom in Zukunft von Deutschland abzulenken.

Ein besonderer Abschnitt „Die Vorarbeiten für die Zukunft" wird über diese Vorbereitungen Aufschluß geben. Vorher aber mögen noch einige Ausführungen dem „Fremdenverkehr unter dem Einfluß des Krieges" gewidmet sein.

ep. 10. Der Fremdenverkehr unter dem Einfluß des Krieges.

Die allgemeine Ungewißheit über die kommenden Verhältnisse wirkte naturgemäß sehr drückend auf jegliche Reiselust. Dazu kamen hüben und drüben die Erschwerungen von Reisen ins Ausland durch strenge Paßvorschriften. Der Verkehr über den Ozean,[1]) der jährlich zahlreiche Fremde hinüber und herüber brachte, erfuhr sofort nach Kriegsausbruch eine bedeutende Abnahme. Während im Jahre 1913 westwärts 2050 Fahrten stattfanden, waren es 1914 in derselben Richtung nur 1647. Ostwärts standen 1737 Fahrten im Jahre 1913 1437 in 1914 gegenüber. Die Zahl der westwärts beförderten Passagiere 1. und 2. Klasse — diejenigen der 3. Klasse brauchen, weil in unserem Sinne wohl kaum zum Fremdenverkehr gehörig, nicht erwähnt zu werden — betrug

	1. Klasse	2. Klasse
im Jahre 1913:	111 078	341 878
1914:	90 840	233 347

während sich die Zahl der in östlicher Richtung fahrenden Passagiere belief auf:

	1. Klasse	2. Klasse
im Jahre 1913:	104 396	141 196
1914:	83 261	121 085,

Zahlen, die nicht nur die Abnahme des ausländischen Fremdenbesuchs in Deutschland dartun, sondern gleichzeitig auch beweisen, daß das Ausland hinsichtlich seines Auslandsfremdenverkehrs ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen wurde, nicht zum geringsten natürlich mit Bezug auf die deutschen

[1]) Vgl. Weltwirtschaftliches Archiv, 6. Bd. Heft 1 (Juli 1915) Chronik und Archivalien, S. 97. Nach Monaten geordnetes Material war auch für 1913/14, für die Vorjahre aber überhaupt keine Unterlagen erhältlich.

Fremden, die für verschiedene Länder stets eine willkommene Einnahmequelle gebildet hatten.[1]).

Aber auch der reine Inlandsfremdenverkehr in Deutschland, der, wie oben gezeigt, bei uns die Hauptrolle spielt, wurde aus den verschiedensten Gründen, zunächst wenigstens, auf ein Mindestmaß herabgedrückt.

Die schwierige Wirtschaftslage des Reiches, das bei Fehlen fast jeder Einfuhr von außen in der Hauptsache auf seine eigene Erzeugung angewiesen war, führte schon bald zur Einführung einer bestimmt bemessenen Verbrauchsregelung, dem Rationierungssystem, auf fast allen Gebieten des menschlichen Bedarfs. Als wichtigste Verordnungen seien hier nur genannt die Bekanntmachung über die Brotversorgung vom 25. I. 1915,[2]) über die Kartoffelversorgung vom 9. X. 1915,[3]) die Verordnung über vorläufige Maßnahmen auf dem Gebiete der Fettversorgung vom 8. VI. 1916,[4]) welche später noch eine endgültige Regelung erfuhr durch die Bekanntmachung über Speisefette vom 20. VIII. des gleichen Jahres,[5]) ferner noch die Bekanntmachung über die Fleischversorgung vom 27. III. 1916[6]) mit den Ergänzungen vom 17. bezw. 21. VIII. desselben Jahres, sowie endlich die über den Verbrauch von Eiern vom 13. VIII. 1916.[7]) Die Notwendigkeit, die allmählich für jedes Nahrungsmittel und andere wichtige Verbrauchsgegenstände eingeführten Karten vor Antritt einer Reise entweder in Reisemarken umzutauschen oder sich unter Einhaltung langwieriger Formalitäten aus der Lebensmittelversorgung abzumelden, ein Prozeß, der am Zielorte behufs Anmeldung seine Fortsetzung erfuhr, war gewiß nicht dazu angetan, die Reiselust zu fördern. Mochte sich auch dieser oder jener Reiselustige bald mit diesen Schwierigkeiten abfinden, in der Hauptsache wurden nur die dringendsten Reisen unternommen, während der aus Vergnügungsreisen stammende Fremdenverkehr fast völlig versiegte, zumal noch andere gewichtige Gründe seine freie Entfaltung behinderten.

[1]) Die von deutschen Reisenden jährlich ins Ausland getragenen Summen werden im Jahresbericht 1910 des Verkehrsvereins Cassel auf 1 Milliarde Mark beziffert. Vgl. auch Magdeburg. Zeitung Nr. 464 vom 12. IX. 1911.

[2]) Reichsgesetzblatt (R.G.Bl.) 1915 Nr. 9, S. 35 ff.

[3]) R.G.Bl. 1915 Nr. 138, S. 647 ff.

[4]) R.G.Bl. 1916 Nr. 118, S. 447 ff.

[5]) R.G.Bl. 1916 Nr. 168, S. 755 ff.

[6]) R.G.Bl. 1916 Nr. 57, S. 199 ff., Nr. 186, S. 935 ff., Nr. 189, S. 941 ff.

[7]) R.G.Bl. 1916 Nr. 157, S. 697 ff.

Neben der allgemeinen Verteuerung der Lebenshaltung, welche viele Reiselustige zum Verzicht auf ihre Reise zwang, führten in einigen Gegenden Deutschlands, besonders in Bayern scharfe Bestimmungen über die Zulassung von Fremden zu einer starken Einschränkung des Fremdenverkehrs, Bestimmungen, welche ihren Hauptgrund in der — leider oft begründeten — Befürchtung der Bevölkerung hatten, die Fremden könnten zu viel von den auch für sie nicht gerade in überreichem Maße vorhandenen Lebensmitteln wegessen oder „hamstern". Ein Erlaß des bayrischen Kriegsministers ordnete auf Grund des Gesetzes über den Kriegszustand an, daß vom 1. VII. 1917 ab in Gemeinden unter 6000 Einwohnern Fremde gegen Entgelt nur in solchen Anwesen und Haushaltungen beherbergt werden durften, in denen sie während der letzten drei Jahre bereits entgeltlich beherbergt waren. In allen übrigen Anwesen und Haushaltungen wurde die Aufnahme von Fremden gegen Entgelt von der schriftlichen und jederzeit widerruflichen Genehmigung der Distriktspolizeibehörde abhängig gemacht. Außerdem wurde den Bezirksämtern anheimgestellt, nach ihrem Ermessen die Fremden aus den ihnen unterstellten Bezirken und Orten innerhalb angemessener Frist auszuweisen, Bestimmungen, die tatsächlich z. B. in Wörishofen, Lindau und Berchtesgaden angewandt wurden, indem der Aufenthalt der Fremden auf 4 Wochen beschränkt wurde.[1]) Noch schärfer waren die Vorschriften für den Fremdenaufenthalt zu Kur-, Erholungs- und Vergnügungszwecken in den Wintermonaten, indem das Kriegsministerium ihn in Heilbädern, Kurorten und Wintererholungsstätten sowie in Gemeinden unter 6000 Einwohnern sogar auf 1 Woche beschränkte und Ausnahmen nur bei Vorlegung amtsärztlicher Zeugnisse zuließ.[2])

Zu solchen Erschwerungen des Fremdenverkehrs traten noch die starke Einschränkung im Personenzugsverkehr, besonders der Ausfall vieler Züge an Sonn- und Feiertagen sowie der größten Zahl der Feriensonderzüge. Von diesen verkehrten z. B. im Jahre 1916 nur 48 gegenüber 259 in 1909 und 251 im Jahre 1912.[3]) Im einzelnen fuhren solche Züge:

[1]) „Deutschland" 1917 Nr. 14, S. 277.

[2]) Ebenda.

[3]) Vgl. S. 115.

	1909	1912	1916
Nach der Ostsee	54	46	13
Nach dem Harz	13	21	8
Nach dem Riesengebirge . .	22	25	11
Nach Thüringen	10	11	5
Nach München	86[1])	32	7
Nach Berlin	21	18	2
Nach Stuttgart	1	4	1[2])
zusammen:	207	157	47

Auch die im Winter von den Eisenbahnverwaltungen zu mangelhaft durchgeführte Erwärmung (10 bis 12° statt 12 bis 15° Celsius) und die schlechte Beleuchtung der Züge sorgte für die Unterbindung des Reiseverkehrs überhaupt, und damit auch speziell des Fremdenverkehrs. Dieser erlitt eine weitere schwere Einbuße durch eine überaus hohe Besteuerung, indem die Preise für die Benutzung der Schnell- und Eilzüge eine starke Erhöhung erfuhren. Die Zuschläge, welche bis zu einem Fahrkartenpreise von 5 ℳ = 3 ℳ betrugen und in weiterer Staffelung bei einem Preise von 35 — 45 ℳ schließlich auf 40 ℳ stiegen, konnte nicht jeder bezahlen. Aber nicht genug damit wurde noch eine allgemeine höhere Besteuerung des Personenzugverkehrs durchgeführt durch das Reichsgesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. VI. 1917.[3]) Diese Steuer betrug:

in der	1. Fahrklasse	16 %,
„ „	2. „	14 %
„ „	3. „	12 %
„ „	4. „	10 %

des Fahrpreises. Gerade die höheren Klassen also, die vom Fremdenverkehr besonders benutzt werden, wurden dadurch wiederum am stärksten belastet, und alle die Momente, die wir oben als entwicklungsfördernde Bedingungen des Fremdenverkehrs kennen lernten, wie Bequemlichkeit und Billigkeit des Reisens oder Schaffung möglichst vieler Reisegelegenheiten, wurden jetzt in ihr Gegenteil verkehrt. Man suchte dem Reiseverkehr notgedrungen in jeder Weise Abbruch zu

[1]) In dieser Ziffer ist die Zahl der Züge nach den Grenzen des Reiches und nach dem Auslande (einschließlich München) enthalten.

[2]) Vgl. „Deutschland" 1916 Nr. 13, S. 269 und 289.

[3]) R.G.Bl. 1917 Nr. 73, S. 329 ff.

tur. Schließlich aber litt der Fremdenverkehr, wenigstens in ganz bestimmten Kategorien von Orten, z. B. in Seebädern und in den Fremdenorten, unter den aus militärischen und Spionage-Rücksichten streng durchgeführten Paßvorschriften und sonstigen Erschwerungen, zu denen sich die Furcht vor feindlichen Kugeln und Fliegern gesellte.

Ein großer Nachteil für zahlreiche an den Grenzen liegenden Orte ergab sich zunächst daraus, daß der Verkauf, Vertrieb und die Versendung von Wegekarten, Panoramen und Lageplänen sowie Führern in einer Entfernung bis zu 100 km von den Grenzen verboten war, und nicht nur das, sondern für mehrere Gebiete bezw. Städte wurden gleich sämtliche Führer für die Kriegsdauer beschlagnahmt, z. B. für Posen, Ost- und Westpreußen, Pommern, beide Mecklenburg, Schleswig-Holstein. Schon dieser Umstand, daß der Fremde, falls er überhaupt eine Reise in solche Orte plante, sich nicht vor Antritt derselben an Hand von Prospekten und Führern ein Bild seines Ferienwohnortes entwerfen konnte, mußte zu einer starken Einschränkung im Reisen und zum gänzlichen Verzicht darauf führen. Dazu kamen für den Bereich von Festungen oder kriegswichtigen anderen Orten streng gehandhabte Paßbestimmungen: Für Inländer bedurfte es z. B. speziell im Elsaß und für den Bezirk Metz zur Ein- und Durchreise eines Reisepasses mit Photographie, die von der Ausstellungsbehörde abgestempelt sein mußte. Für Ausländer war ein mit dem Visum einer deutschen Gesandschaft bezw. eines Konsulates versehener Paß mit abgestempelter Photographie nötig. Beide Arten von Reisenden mußten außerdem zu der Einreise von der staatlichen Polizei- oder Militärbehörde des Zielortes die Erlaubnis sowie eine Bescheinigung des Reisezwecks vorlegen.[1]) Außer allen vom Kriegsministerium angeordneten Beschränkungen konnten aber auch die zuständigen Generalkommandos für ihren Befehlsbereich noch besondere Erschwerungen verfügen. So wurde auf verschiedenen Nordseeinseln, soweit sie nicht für fremden Besuch ganz gesperrt waren — dies war z. B. der Fall in Helgoland, Pellworm, Amrum, Sylt, Fehmarn u. a. — infolge der Anordnungen der Marinebehörden der Strandbesuch nur tagsüber gestattet, und selbst in diesem Falle auch nur mit bestimmten Einschränkungen.[2]) Für andere Fremdenverkehrsgebiete, wie

[1]) „Deutschland" 1915 Nr. 1, S. 35.
[2]) Ebenda, Nr. 5, S. 140.

den Rhein, die Vogesen und den Schwarzwald, das Moselgebiet, die Eifel und die bayrische Rheinpfalz, lag die Sache nicht günstiger. Besonders aber hatten in dieser Hinsicht die Ostseebäder zu leiden. Infolge Fortfalls der Schiffsverbindungen über Stettin bezw. Greifswald kam für sie eine Beförderung der Reisenden auf dem Wasserwege nicht mehr in Frage. Göhren, Sellin, Binz, Misdroy und andere sonst vielbesuchte Badeorte hatten dadurch einen erheblichen Fremdenrückgang zu beklagen, zumal auch für ihren Besuch ein paßähnlicher Ausweis vorgeschrieben war, dessen Beschaffung mit den größten Schwierigkeiten verknüpft war. Besonders streng durchgeführt wurden diese Bestimmungeu z. B. in Warnemünde, wo die dortige Polizeibehörde außerdem noch über die Zulassung der zureisenden Gäste entscheiden konnte, und für die zum Gouvernement Kiel gehörigen Bäder, wo der Militärpolizeimeister in Kiel die Erlaubnis zum Aufenthalt geben mußte.[1])

Der Umstand, daß alle diese Vorschriften ständig verschärft, zumindest ständig verändert wurden, trug erst recht nicht dazu bei, die Reiselust zu fördern. Wer es vor Antritt seiner Reise unterließ, sich bis in alle Einzelheiten darüber zu orientieren, dem konnte es passieren, daß er nach langer Fahrt am Ziele angekommen, von den militärischen Wachtposten auf Bahnhöfen, Dampfschiffsbrücken und Landstraßen unnachsichtlich zurückgewiesen wurde. Er stand vor der Wahl, entweder auf seinen geplanten Erholungsaufenthalt ganz zu verzichten oder sich einer Kette von umständlichen Maßnahmen zu unterziehen, die ihm vielleicht die Erlaubnis zum Verbleiben brachten. Ein gut Teil derer, die in normalen Zeiten außerdem den Fremdenverkehr ausmachten, war schließlich durch Verwendung im Heeresdienst nicht hierzu imstande; auch die bald nach Kriegsausbruch durchgeführte Internierung der Ausländer oder wenigstens ihre häufige Meldepflicht in ihren Wohnorten legte den Fremdenverkehr, soweit er sich aus ihnen hätte rekrutieren können, vollständig lahm.

Daß aber trotz aller dieser erschwerenden Momente der Fremdenverkehr, im allgemeinen und in einzelnen Orten besonders, nach dem Tiefstand der ersten Kriegszeit, allmählich, bis zum Jahre 1917, mit welchem unsere Untersuchung abschließt, wieder eine aufsteigende Kurve aufweist, ist ein er-

[1]) „Deutschland" 1915 Nr. 6, S. 160 bezw. Nr. 12, S. 281 f.

freuliches und vielverheißendes Zeichen für seine unversiegliche Kraft. Es beruht aber außerdem auf Gründen, die im Folgenden bei der Besprechung der einzelnen Orte einer besonderen Berücksichtigung unterzogen werden sollen.

Es läge nahe, auch in diesem Abschnitt, wie es schon oben im 5. Kapitel unseres Buches geschehen war („Der Umfang des Fremdenverkehrs"), den Umfang desselben darzustellen so, wie er sich aus indirekten Zahlen oder aus direkten direkten Angaben erkennen läßt. Die erste Art der Darstellung verbietet sich jedoch aus Mangel an geeigneten Unterlagen, weil der Mangel an Personal, Papier usw. die betreffenden Stellen an der Veröffentlichung des diesbezüglichen Materials empfindlich behinderte. Die wenigen Fälle, in denen dies doch hat geschehen können, lohnen eine Uebersicht nicht. Etwas besser steht es dagegen mit den direkten Angaben über die Fremdenzahlen verschiedener Orte, obwohl die Kriegsverhältnisse auch hier äußerst erschwerend eingewirkt haben.

Wie im 5. Kapitel für die Jahre 1908 bis 1913, wird also hier für die Jahre 1914 bis 1917 eine Uebersicht über die direkten Fremdenverkehrszahlen in den verschiedenen Orten gegeben nach der Einteilung in 4 Gruppen:

1. Städte über 200 000 Einwohner,
2. Städte von 100 000 bis 200 000 Einwohnern,
3. Städte unter 100 000 Einwohner,
4. Bäder und Kurorte.

Damit neben der Gestaltung des Fremdenverkehrs in diesen Kriegsjahren möglichst gleichzeitig auch ein Ausdruck seines wirtschaftlichen Wertes geboten werde, sollen auch, soweit dies nach den vorliegenden Unterlagen möglich war, die Fremdenübernachtungen angeführt werden. In Städten z. B. wie Cöln oder Lübeck, finden wir diesen Brauch gerade erst seit dem Jahre 1914, und sicher wäre in dieser Hinsicht durch Hinzutritt weiterer Orte das Bild viel vollständiger, wenn nicht der Krieg auch hierin sich überaus störend bemerkbar gemacht hätte.

Am deutlichsten erkennen wir die Einwirkungen des Krieges auf den Fremdenverkehr, indem wir die Fremdenzahlen der Monate Juli und August in den Jahren 1913 und 1914 einander gegenüberstellen. Auf diese Weise wird das durch den Ausbruch des Krieges bewirkte rapide Sinken des Fremdenverkehrs im August 1914 ersichtlich, während sonst

gerade dieser Monat den meisten Orten einen noch stärkeren Fremdenzufluß brachte als der Juli. Wir erkennen aus diesen Zahlen auch, daß in den zum Vergleich herangezogenen Orten der Fremdenverkehr im Monat Juli beider Jahre noch ziemlich dieselbe Höhe hatte, mit Ausnahme von Cöln und Leipzig. Ersteres weist infolge der Werkbund-Ausstellung im Juli 1914 sogar noch erheblich viel mehr Fremde auf als im gleichen Monat des Vorjahres, letzteres, welches zu dieser Zeit die „Internationale Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik" veranstaltete, einen Rückgang der Besucherzahlen, der sich zwanglos aus der Vorsicht der Ausländer erklärt, welche in Erwartung des seit Ende Juni 1914 in der Luft liegenden Ausbruchs der Feindseligkeiten vorzogen, Deutschland zu meiden. Daß überhaupt nur 7 Städte für eine solche Vergleichung herangezogen werden konnten, liegt an dem bereits früher beklagten Umstande, daß sich noch wenige Orte bisher zu einer monatlichen Auszählung der Fremden verstanden haben. Eine Einteilung nach 4 Gruppen ist deshalb hier nicht möglich. Der Juli- bezw. der August-Fremdenverkehr betrug in:

	1913		1914	
	Juli	**August**	**Juli**	**August**
Berlin	119 931	123 412	118 543	74 524
Bremen	16 806	15 912	15 204	6 055
Cöln	39 341	57 339	57 420	24 530
Düsseldorf	13 703	14 420	12 474	8 120
Halle	11 711	11 308	10 072	6 081
Leipzig	34 644	35 048	28 696	9 023
Nürnberg	29 606	32 942	29 423	9 843

Es zeigt sich also im Monat August 1914 ein außerordentlich starkes Sinken der Fremdenverkehrsflut.

Aber auch eine Betrachtung der Entwicklung des Fremdenverkehrs nach Jahren ergibt gegenüber dem letzten reinen Friedensjahre, 1913, zunächst eine erhebliche Abnahme der Fremdenzahlen. Das Jahr 1915 bezeichnet fast durchweg den Tiefstand des Fremdenverkehrs, nur in ganz wenigen Orten fällt er noch in das folgende Jahr, 1916. Im allgemeinen ist seit diesem Zeitpunkt schon ein langsames Anschwellen der Fremdenzahlen zu beobachten, ja in einzelnen Städten bringt das Jahr 1917 einen Fremdenverkehr, der sogar den des letzten Friedensjahres 1913 nicht nur erreicht, sondern sogar übertrifft. Diese Erscheinung erklärt sich aber aus der

bereits in dem Abschnitt über die Entwicklungsbedingungen besprochenen Konzentration des Wirtschaftslebens,[1]) wofür im Kriege besonders die Stadt Berlin ein typisches Beispiel bietet, sowie z. T. auch aus militärischen Einquartierungen; in verschiedenen Orten sicher aus den im Kriege so beliebt gewordenen „Hamsterfahrten". Denn die dort gebotene erstklassige Verpflegung und die Möglichkeit, sich noch über die Zeit des Besuches hinaus mit Lebensmitteln, wenn auch auf unerlaubte Weise, zu verproviantieren, lockte naturgemäß viele Reisende aus den Großstädten zum Aufsuchen gerade dieser Städten an. Sie weisen infolgedessen z. T. schon seit 1916 Fremdenzahlen auf, welche die des Jahres 1914 wieder erreichen bezw. sogar übertreffen. Im einzelnen gestaltet sich die Entwicklung des Kriegsfremdenverkehrs folgendermaßen:

1. In Städten über 200 000 Einwohner:[2])

Städte	Jahre				
	1913	1914	1915	1916	1917
Berlin	1 213 934	1 028 089	962 483	1 164 514	1 248 358
Bremen	145 943	108 410	81 759	101 202	—[3]
Cöln	403 298	376 810	256 286	229 738	255 506
Düsseldorf	158 833	122 135	107 758	132 325	174 010
Essen	62 667	50 880	46 907	50 186	63 348
Hamburg	487 965	364 849	234 452	275 740	258 417
Hannover	237 835	201 004	159 522	179 018	195 864
Kiel	75 660	72 306	51 338	60 121	89 003
Leipzig	304 351	206 383	—	211 145	255 720
Nürnberg	222 166	162 089	120 414	134 627	152 122

Die Anzahl der Fremdennächte ist vom Jahre 1913 an nur bei einer von diesen Städten, **Cöln,** zu ermitteln gewesen; von 1914 an führt auch Düsseldorf regelmäßig diese Zahlen an. Sie betrugen im Durchschnit in:

	1913	1914	1915	1916	1917
Cöln	1,8	1,8	1,7	1,8	1,6
Düsseldorf	—	2,1	2,0	1,9	1,7

[1]) s. S. 40. f.

[2]) Vgl. die am Schlusse des Kapitels befindlichen statistischen Kurven über die Entwicklung des Fremdenverkehrs.

[3]) Die statistischen Monatsberichte für 1917 sind wegen Papiermangels nicht vollständig erschienen.

2. In Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern:

Städte	Jahre				
	1913	1914	1915	1916	1917
Aachen	45 643	44 218	41 236	46 562	45 302
Altona	491 121	47 353	21 251	24 683	29 708
Barmen	20 324	21 200	18 301	21 508	24 804
Elberfeld	49 325	38 611	22 791	—	—
Halle	121 339	90 879	73 745	78 198	92 166
Lübeck	66 549	52 008	39 856	48 716	56 906
Mainz	121 811	102 575	72 435	67 566	76 948
Plauen	60 611	38 994	20 599	15 852	14 449
Straßburg	104 835	89 731	38 022	38 373	51 665
Wiesbaden	192 108	132 470	95 352	103 980	84 794

In dieser Gruppe von Orten ist die Zahl der Uebernachtungen von 1914 ab für Lübeck bekannt. Hier blieben die Fremden im Durchschnitt

1914	1915	1916	1917
1,4	1,2	1,2	1,1

mal zur Nacht.

3. In Städten unter 100 000 Einwohner:

Für diese Gruppe von Orten stand Material nur in sehr beschränktem Umfange zur Verfügung: Nur für 3 Städte war die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Kriege zu verfolgen. Er betrug in

Städte	Jahre				
	1913	1914	1915	1916	1917
Fürth	7 634	6 914	8 777	11 654	11 976
Hildesheim	30 677[1])	33 699	21 240	22 460	17 050
Würzburg	91 341	69 890	63 093	67 003	84 624

Also auch hier ist mit Ausnahme von Hildesheim, wo der Fremdenverkehr bis 1917 dauernd zurückgeht, das Jahr

[1]) Die Zahlen für 1913 bei Hildesheim beziehen sich nur auf die Monate April bis Dezember.

1915 dasjenige des Tiefstandes des Fremdenverkehrs, welcher dann wieder eine allmähliche Aufwärtsentwicklung erkennen läßt. Die Zahl der Fremdenübernachtungen war bei keiner der drei Städte feststellbar.

Bei der letzten der zu betrachtenden Ortsgruppen,

4: den Kur- und Badeorten,

konnten ebenfalls nicht entfernt so viele Orte wie in dem 5. Abschnitt über den Umfang des Fremdenverkehrs zur Beobachtung herangezogen werden. Die Unterlagen sind z. T. überhaupt nicht vorhanden, z. T. sind nähere Auskünfte wegen der Kriegsverhältnisse abgelehnt worden.[1]) So war es in der Hauptsache nur möglich, den Einfluß des Krieges auf den Fremdenverkehr in verschiedenen Ostseebädern zu verfolgen. Auch in ihnen weist das Jahr 1914 gegen das Vorjahr schon einen Rückgang auf, der aber naturgemäß noch nicht so sehr in die Erscheinung tritt, weil bis zum August d. Js. noch normale Verhältnisse herrschten. Vergleicht man die Fremdenzahlen nur der Monate Juli und August, wie es bereits bei der ersten Gruppe von Orten, den Städten über 200 000 Einwohner, möglich war, so gewinnt man auch hier erst das richtige Bild von der einschneidenden Wirkung des Kriegsausbruchs: z. B. betrug der Fremdenbesuch in Warnemünde, dem einzigen Badeort, wo der monatliche Besuch zu ermitteln war:

	Juli	August	
im Jahre 1913	9 215	6 296	Personen
„ „ 1914	10 312	486	„

Zieht man die vollen Jahresergebnisse zum Vergleich heran, so ergibt sich auch in dieser Gruppe von Orten im Jahre 1915 im großen und ganzen der schwächste Besuch. Seit 1916 aber ist fast überall ein gewisser Aufstieg, in einzelnen Badeorten sogar eine aus anderwärts bereits hervorgehobenen Ursachen veranlaßte erhebliche Besserung zu verzeichnen:

[1]) z. B. vom Verband deutscher Nordseebäder (Sitz Westerland a. Sylt). Vgl. die Anmerkung auf S. 71.

I. Ostsee-Bäder:

Orte	Jahre				
	1913	1914	1915	1916	1917
Ahlbeck	—	17 159	6 520	9 285	9 668
Arendsee	10 565	7 600	4 076	8 650	9 770
Bansin	—	6 375	3 327	5 060	4 236
Binz	—	15 879	3 150	5 869	6 195
Brunshaupten	17 356	13 291	7 080	15 393	15 187
Cranz	—	10 246	2 497	8 247	8 943
Göhren	—	9 309	1 200	4 434	5 570
Graal	5 109	4 451	1 616	3 061	3 590
Heringsdorf	—	9 688	5 294	6 726	5 100
Kolberg	—	25 091	11 674	10 824	15 509
Misdroy	—	12 776	6 031	7 918	6 696
Müritz	5 700	4 170	1 920	3 600	4 280
Niendorf	—	3 738	2 534	2 808	3 467
Rauschen	—	7 500	6 645	8 500	8 698
Saßnitz	—	18 405	3 012	4 875	5 042
Schwarzort	—	3 341	1 491	2 278	3 079
Sellin	—	11 000	972	2 774	6 952
Stolpmünde	—	3 077	1 707	1 888	2 634
Swinemünde	—	28 006	15 801	23 109	23 127
Travemünde	—	9 347	10 725	10 154	13 085
Warnemünde	15 445	11 667	7 475	11 559	11 160
Zoppot	—	20 110	9 627	10 140	11 192

II. Bayrische Badeorte.

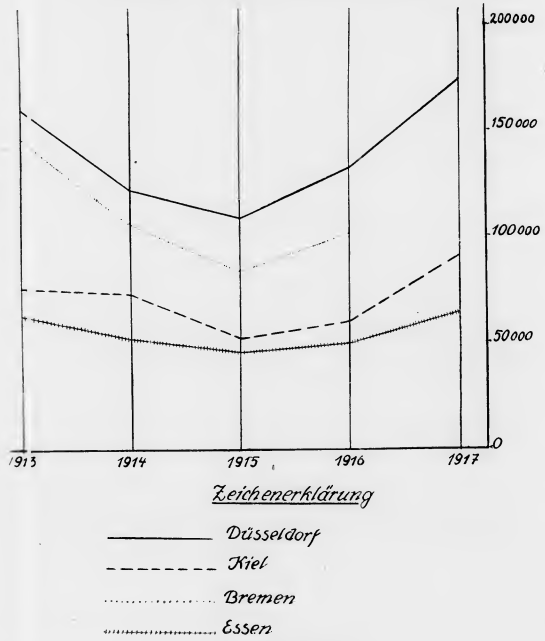
Orte	Jahre				
	1913	1914	1915	1916	1917
Bad Aibling	—	2 674	2 617	2 917	1 973
Berchtesgaden	—	25 237	13 090	20 934	15 861
Garmisch	—	24 428	16 937	18 024	15 664
Partenkirchen	—	28 191	15 653	19 984	13 088
Ramsau	—	1 258	851	1 404	1 153
Kissingen	—	28 388	16 474	25 788	26 170
Hohenschwangau	—	9 517	4 191	4 503	4 896
Wörishofen	—	7 701	6 192	6 562	9 115

Haben also sogar die durch den Krieg geschaffenen, den Reiseverkehr in jeder nur denkbaren Art hemmenden Verhältnisse, wie wir gesehen haben, dem Fremdenverkehr das Lebenslicht nicht ausgeblasen, zeigt dieser vielmehr jetzt

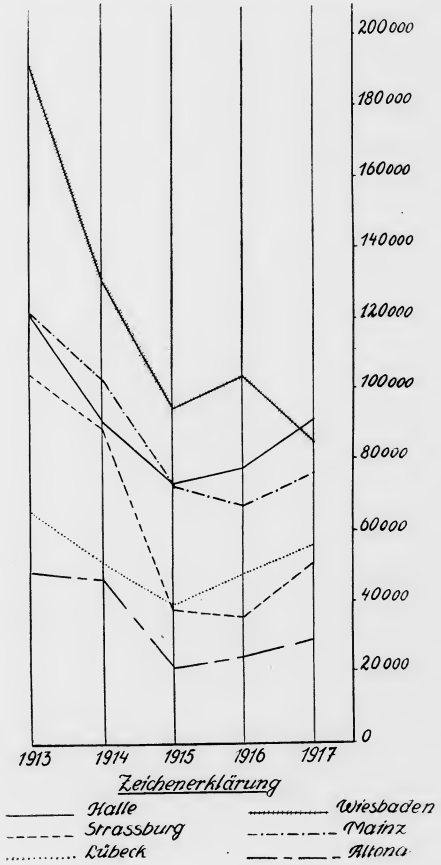
schon wieder Ansätze zu einer steigenden Entwicklung, so ist mit Recht auf seine völlige Wiedergesundung nach Rückkehr normaler Zeiten zu rechnen. Man trägt in den beteiligten Kreisen bei uns und im Ausland dieser Erwartung bereits Rechnung. Das folgende Kapitel soll diese verschiedenen Bestrebungen privater und amtlicher Stellen seit dem Jahre 1914 in Fortsetzung der im 7. Abschnitt geschilderten gleichgerichteten Maßnahmen bis zum Ausbruch des Krieges zum Ausdruck bringen.

Kurvenmäßige Darstellung der Gestaltung des Fremdenverkehrs in verschiedenen deutschen Orten in den Jahren 1913/17.

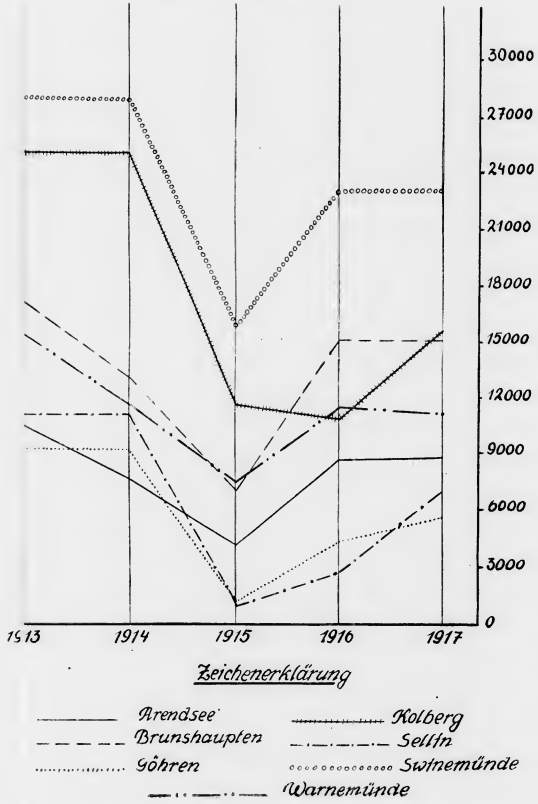
I. in Städten über 200 000 Einwohner.



II. in Städten von 100 000/200 000 Einwohnern.



III. in Kur- und Badeorten.



cp. 11. Vorarbeiten für die Zukunft.

Wenn in diesem Kapitel als „Vorarbeiten für die Zukunft“ alle die seit dem Jahre 1914 getroffenen Maßnahmen zur Darstellung gelangen, so schien gegenüber den schon an anderer Stelle geschilderten Bestrebungen zur Hebung des Fremdenverkehrs in Friedenszeiten, die ja eigentlich auch „Vorarbeiten für die Zukunft“ sind, ein solcher Einschnitt bei der Betrachtung doch geboten, weil durch den Ausbruch des Krieges und die in seinem Gefolge auftretenden Verhältnisse diese Bemühungen nicht unbeeinflußt geblieben sind; vielfach in der Richtung, daß man angesichts der unsicheren Zukunftsverhältnisse sich zurückhaltend zeigte. Sowohl von privater Seite, z. B. den Verkehrsvereinen, wurden auf diesem Gebiete geringere Summen verwandt, als auch von amtlichen Stellen in Deutschland geringere Mittel ausgeworfen. Die in anderem Zusammenhange bereits gegebenen Uebersichten über die Etats der Verkehrsvereine sowie über die ihnen von den Städten gewährten Subventionen bestätigen dies. Erfreulicherweise zeigen sie aber auch, daß man sich nicht überall diese Zurückhaltung auferlegte, sondern daß die interessierten Kreise, private und behördliche, die Aufwendung umso reichlicherer Mittel durchaus nicht als einen unsicheren Wechsel auf die Zukunft betrachteten. Ehe wir auf die Gestaltung der Dinge in Deutschland selbst eingehen, soll erst ein Blick auf das Ausland geworfen werden, das sich bemühte, den internationalen Fremdenstrom, zumal den, der sich bisher deutschen Stätten zuwandte, in seinen Bereich zu lenken. In ganz besonderem Maße gilt dies von Frankreich, wo rastlose und zielbewußte Bestrebungen schon lange in dieser Weise tätig waren. Man hofft hier vor allem auf den künftigen Massenbesuch reicher Amerikaner, die ja schon, wie wir im Abschnitt über Fremdenverkehr und Volkswirtschaft näher ausgeführt haben, in früheren Jahren Paris als ihren Lieblingsaufenthalt bevorzugten, die aber auch, wie gezeigt, nicht unwesentlich zur Hebung der deutschen Valuta

beitrugen. Die Gemäldeausfuhr Münchens nach dem Lande der Dollars redet eine deutliche Sprache.[1])

In Frankreich ist im Kriege die „préparation du tourisme de demain" zu einem Schlagwort geworden, das alle interessierten Kreise im höchsten Maße beherrscht. Von privater Seite aus betrachtet man die „renaissance du tourisme" vor allem als „problème hôtelier" und sucht auf jede erdenkliche Weise den weitgehendsten Ansprüchen der fremden Reisenden, besonders der in dieser Hinsicht überaus anspruchsvollen Amerikaner, gerecht zu werden. Zu diesem Zwecke bildete sich ein Reisebüro in Paris, welches unter dem bezeichnenden Namen „The After War French Touring Company" mit allen Mitteln den Massenbesuch von Amerikanern in Frankreich für die Zeit nach dem Friedensschluß betrieb.[2]) Alle die Stätten menschlichen Grauens, die durch die Schlachten zerwühlten und verödeten Gefilde, die Brennpunkte der schwersten Kämpfe, will dieses im höchsten Grade geschäftstüchtige Reisebüro seinen Kunden als besonderen Leckerbissen vor Augen führen, ein Gebahren, das in seiner Geschmacklosigkeit noch überboten wird durch die von dem bereits früher erwähnten „Touring-Club de France", der Interessenvertretung der französischen Industrie, geplante Errichtung sogenannter „Schlachtfeldgasthöfe".[3]) Im Jahre 1917 wurde eine aus Hotelbesitzern, Finanziers und Architekten zusammengesetzte Kommission zwecks eingehenden Studiums der amerikanischen Hotelindustrie nach New York[4]) geschickt. So hofft man denn das „Hotelproblem" mit Hilfe eines verdoppelten Fremdenverkehrs zu lösen — bestehen doch im Lande 8 besondere Hotelschulen, denen eine 9. in Paris angegliedert werden soll.[5]) Den eifrigen Bemühungen privater Interessenten ist es gelungen, auch amtliche Kreise von der Bedeutung des engen Zusammenhanges zwischen Hotelwesen und Fremdenverkehr zu überzeugen, wie aus der Errichtung eines Kreditinstituts für die Hotelindustrie von Seiten der Regierung hervorgeht. Ueberhaupt geschieht von amtlicher Seite auch sonst alles, was irgendwie zur Hebung des Fremdenverkehrs, vor allem des ausländischen, beitragen könnte. Das französische Handelsministerium hat eine Zusammenstellung über die

[1]) s. S. 97.
[2]) „Deutschland" 1917, Nr. 12, S. 278.
[3]) „Deutschland" 1917, Nr. 14, S. 323.
[4]) „Deutschland" 1918, Nr. 2, S. 37.
[5]) „Deutschland" 1918, Nr. 13, S. 262.

Zahl der jährlich die deutschen und österreichischen Bäder besuchenden Engländer und Amerikaner aufgemacht. Um den Strom dieser Fremden künftig von ihren bisherigen Zielen abzulenken und Frankreich zuzuwenden, sucht man die mannigfaltigen Einrichtungen zu Gunsten der Fremden in diesen Bädern auch in Frankreich zu schaffen. Ja, man tat auch von amtlicher Seite aus ein Uebriges, indem das Handelsministerium mehrere hohe Beamte nach Amerika entsandte, welche dort an Ort und Stelle die Lebens- und Reisegewohnheiten der reichen Amerikaner studieren sollten. Auf diese Weise hofft man die bisher Deutschland und Oesterreich zugute gekommenen Milliarden nach Frankreich zu ziehen. Sogar in den durch den Friedensschluß Frankreich zugefallenen Ländern, in Elsaß-Lothringen, hat man es mit der Förderung des Fremdenverkehrs sehr eilig: Das bereits an anderer Stelle erwähnte staatliche Verkehrsamt, der „Office national du Tourisme", errichtet im ganzen Lande neben sonstigen planmäßigen Bestrebungen Auskunftsstellen zur raschen Organisation des dortigen Fremdenverkehrs. So zeigt sich in Frankreich in amtlichen und privaten Kreisen die vollkommenste Uebereinstimmung in der Ueberzeugung von dem Werte des Fremdenverkehrs, die in der Tat das Land zu den schönsten Hoffnungen berechtigt.

Aehnlich wie hier liegen die Dinge in einem anderen typischen Fremdenverkehrslande, in Italien, wo die günstige Wechselwirkung zwischen Hotelwesen und Fremdenverkehr längst erkannt ist. Die Hotelbesitzer des Landes haben sich zu einer großen Organisation, der „Società italia degli albergatori" zusammengeschlossen, und der uns schon bekannte hervorragende Wirtschaftspolitiker des Landes, Ferrari, welcher mit einem ungeahnten Wiederaufleben des Fremdenverkehrs rechnet, hat selbst die „Associàzione per il movimento dei forestieri" ins Leben gerufen. Zur vollkommenen Erreichung des Zweckes, den Fremdenverkehr zu einer unversiegbaren Einnahmequelle für den Staat zu gestalten, fordert er dringend staatliche Mittel, d. h. er wünscht nach dem Muster des eben besprochenen französischen Nachbarlandes ein staatliches Verkehrsamt, ein „Uffizio nazionale del turismo", und außerdem für Zwecke der Fremdenverkehrswerbung die Bereitstellung von 6 bis 8 Millionen Lire. Mit Rücksicht auf den ungeheuren Nutzen des Fremdenverkehrs auf die heimische Valuta — über diesen Gegenstand ist im Vorstehenden schon die Rede gewesen — dringt er darauf, alles daran zu

setzen, daß bald nach Friedensschluß die jährlichen Einnahmen aus dem Fremdenverkehr 1 Milliarde erreichen.[1]) Um so mehr, als der Handelsverkehr des Landes unter dem Einfluß des Krieges eine Unterbilanz von 3½ Milliarden aufwies, die man zum großen Teile aus den Erträgnissen des wiedererstarkten Fremdenverkehrs decken zu können hofft.[2])

Hat man sich in Italien also bisher noch nicht zur Gründung eines Verkehrsamtes entschlossen, so hat man diesen Schritt mitten in den durch den Krieg geschaffenen ungünstigen Verhältnissen in der Schweiz vollzogen, wie gerade in diesem Lande zu jeder Zeit dem Fremdenverkehr, auch von amtlicher Seite aus, in großzügiger Weise die Wege geebnet worden sind. Das eben erwähnte schweizerische Verkehrsamt hat seinen Sitz in der Hauptstadt des schweizerischen Bahnverkehrs, in Zürich, und ist eine Gründung des schweizerischen Departements des Innern, der großen Verkehrsverbände des Landes, des schweizerischen Hotelvereins, und der Bundesbahnen.[3]) Der Aufgabenkreis der neuen Verkehrszentrale, welche in glücklichster Weise private und amtliche Arbeit miteinander vereint, zerfällt in zwei Teile:

1. verkehrswirtschaftliche,
2. publizistische,

} Aufgaben.

Der verkehrswirtschaftliche Teil umfaßt u. a. folgende Aufgaben:

a) Studium des gesamten schweizerischen Verkehrswesens, insbesondere des Reiseverkehrs, in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht;

b) Anregungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Ausarbeitung von Gutachten über Verkehrsfragen, sowie Vorbereitung von Gesetzesentwürfen, die sich auf den Reiseverkehr beziehen;

c) Anlage einer Verkehrsbibliothek.

Der publizistische Teil erstrebt u. a. die Vereinheitlichung der Werbetätigkeit im Auslande durch

a) Zusammenfassung aller aufwendbaren Mittel, sowie Herausgabe und Verbreitung neuer Werbeschriften;

b) Beteiligung bei Austellungen für Fremdenverkehrszwecke;

[1]) „Deutschland" Nr. 3, 1919, S. 53/54.
[2]) „Deutschland" Nr. 14 (1917), S. 322, bezw. Nr. 21 (1917), S. 717/18.
[3]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 34 (1917).

c) Einrichtungen von neuen Vertretungen im Auslande;

d) Einrichtung eines besonderen Presse- und Nachrichtendienstes;

e) Vorträge und Lichtbild-Werbetätigkeit im Auslande.

Die Mittel für dieses Verkehrsamt, zunächst in Höhe von 350 000 frcs, werden aufgebracht von dem Staate und den beteiligten Verbänden. Ersterer stellte bereits 1918 erstmalig die ansehnliche Summe von 120 000 frcs. zur Verfügung.[1])

Der schon oben besprochene „Publizitätsdienst" der schweizerischen Bundesbahnen blieb daneben unverändert bestehen (jährlich 400 000 frcs), so daß die künftige staatlich organisierte Verkehrspropaganda des Landes mit einem jährlichen Etat von 750 000 frcs arbeitet.

Gewisse Schwierigkeiten bietet die Förderung derjenigen Maßnahmen, welche zur künftigen Hebung des Fremdenverkehrs mit dem westlichen Nachbarn zu pflegen sind, da sein einheitliches Bahnnetz durch den Krieg aufgelöst ist. Oesterreich selbst hat noch bis zuletzt eifrig für seinen Fremdenverkehr gewirkt.

Den durch den Krieg schwer geschädigten Fremdenverkehrsunternehmungen in Südtirol bewilligte der Staat über 1 Millionen Kr. als Kredithilfe für die dadurch bedingte Verringerung der Einnahmen, und die gleichen Unternehmungen im Norden des Landes erhielten vom Arbeitsministerium eine Entschädigung von 630 000 Kr.[2]) Aber auch andere Teile des Reiches wurden in dieser Hinsicht nicht vernachlässigt: Verschiedene durch den Krieg, besonders durch die Grenzsperre in ihrem Fortbestehen stark gefährdete Fremdenverkehrsbetriebe, vor allem die Berggasthäuser in Böhmen, wurden durch einen Zuschuß von 50 000 Kr. von Seiten des gleichen Ministeriums in die Lage versetzt, ihren Zinsverpflichtungen nachzukommen. Sogar die Gründung eines großen Oesterreichischen Verkehrsamtes, wie sie schon mehrfach im Lande gefordert worden war,[3]) war bereits in die Wege geleitet, indem sich aus längeren Verhandlungen zwischen

[1]) Der Rest entfällt auf die großen Verkehrsverbände und den schweizerischen Hotelierverein.
[2]) „Deutschland" 1917, Nr. 2, S. 37, und Nr. 16, S. 369.
[3]) z. B. in den Verhandlungen über die im Kriege erfolgte Gründung der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehrsvereinigung am 27./28. IV. 1916 in Wien. Vgl. „Bericht über die Gründungsverhandlungen", S. 67.

dem österreichischen Verkehrsverband (der Vereinigung aller Landesverbände für Fremdenverkehr) und dem Eisenbahnministerium eine gemischt staatlich-private Organisation herauskristallisierte, das „Oesterreichische Verkehrsbüro", das sich auch der Unterstützung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten erfreute. In ihm sind außerdem auch sämtliche österreichischen Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften vertreten, so daß der bisherigen Zersplitterung auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung im Lande ein Ende gemacht werden konnte. Eine weitere wesentliche Vorarbeit für die Entwicklung des zukünftigen Fremdenverkehrs war zu erwarten durch einen Antrag im österreichischen Abgeordnetenhause, welcher die Einsetzung eines besonderen Fremdenverkehrausschusses verlangte. In der Begründung dieses Antrages wurde auf die umfassenden Maßnahmen anderer Länder in dieser Richtung ausdrücklich hingewiesen. [1])

Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges und die ihm folgende politische Umwälzung sind nun allerdings die für die ganze Monarchie gefaßten Pläne und die begonnene Ausführung derselben vollkommen zusammengebrochen. Andererseits wird der Fremdenverkehr für verschiedene der nun entstandenen Einzelstaaten eine ungleich wichtigere Rolle spielen als vorher für das ganze Reich, weil die Vorbedingungen für ihn zum mehr oder minder großen Teile innerhalb mehrerer dieser selbständig gewordenen Staaten besonders reich vorhanden sind. Das gilt in erster Linie von Böhmen und Deutsch-Oesterreich. Im ersten Lande trägt man der wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs für den Staat bereits an amtlicher Stelle Rechnung, wie der Erlaß des tschechischen Ministeriums für Gesundheitswesen beweist [2]) Darin wird die Notwendigkeit betont, alle bisher nicht genügend ausgenutzten Heilquellen in staatliche Verwaltung zu nehmen. Außerdem sollen Badeorte verstaatlicht werden.

Eine ganz hervorragende Bedeutung aber wird der Fremdenverkehr für das zweite der eben erwähnten Länder gewinnen, für Deutsch-Oesterreich, welches im Oesterreich-Ungarischen Staate das eigentliche Reservoir für den reichen Fremdenstrom des ganzen Landes bildete, [3]) dem aber nun als selbständigem, unabhängigem Staate die Erträge aus dem

[1]) „Deutschland" (1918) Nr. 1, S. 17.
[2]) „Deutschland" (1919) Nr. 4, S. 75.
[3]) Also Nordtirol und Voralberg, die Zentralalpen und die steierischen Alpen, Ober- und Niederösterreich und das Salzkammergut.

Fremdenverkehr allein zugute kommen. Betrugen diese für das ganze Land einst jährlich etwa 50 Millionen Mark, [1]) so würden unter Berücksichtigung des Ausscheidens von Südtirol, von dem von Fremden ebenfalls sehr bevorzugten Adriagebiet und der ertragreichen Bäder und Kurorte Böhmens, immer noch etwa 25 Millionen dem neuen Deutsch-Oesterreichischen Staate zufließen. Diese Verhältnisse fallen für ihn um so mehr ins Gewicht, als der neue Staat im übrigen als Ausfuhrland kaum eine Rolle spielen wird — die hauptsächlichsten Produktionsgebiete des bisherigen habsburgischen Reiches lagen in Böhmen, Mähren, Galizien und Ungarn —, daher die diesen Ländern durch die Ausfuhr zuströmenden Einnahmen durch die Erträgnisse aus dem Fremdenverkehr zu ersetzen sind. Ein lebhafter Fremdenverkehr von Ausländern wirkt aber, wie wir an anderer Stelle bereits sahen, wie eine umfangreiche Ausfuhr, indem er einen reichen Gewinn an ausländischen Werten ins Land bringt und wesentlich zur Verbesserung der Valuta beiträgt.

Wie in anderen Ländern aber neben amtlicher Tätigkeit für die Zukunft des Fremdenverkehrs auch eifrige private Bemühungen einhergingen, so ergänzten auch in Oesterreich die letzteren Kreise die Arbeiten der amtlichen Stellen in besonderem Maße. Wie in Frankreich und Italien, so betrachtete man auch hier den Fremdenverkehr als eine Hotelfrage. Die Tiroler Sparkassen stellten zur Durchführung der Kredithilfe für geschädigte Hotelunternehmungen die stattliche Summe von mehr als $1\frac{1}{2}$ Millionen Kr. zur Verfügung, und in dem dalmatinischen Küstenlande entstehen bereits, besonders in den vielbesuchten Kurorten Abbazia, Lovrana, Portorose, moderne komfortable Hotels, um den Fremdenstrom, der sich bisher der Schweiz und der italienischen Riviera zugewandt hatte, künftig hierhin zu lenken. [2])

Ja, sogar in einem so kleinen Ländchen wie dem Fürstentum Liechtenstein verfolgt man mit sichtlicher Aufmerksamkeit alle mit dem Fremdenverkehr zusammenhängenden Fragen. Wie im Abgeordnetenhause des großen Nachbarstaates Oesterreich, so wurde auch im Liechtensteinischen Landtage ein Antrag auf Bildung eines Ausschusses eingebracht, der alle Verkehrsangelegenheiten zu studieren und geeignete

[1]) „Deutschland" Nr. 5/6 (1919), S. 106 f.
[2]) „Deutschland" 1917, Nr. 10, S. 197.

Maßnahmen zur entsprechenden Förderung des Fremdenverkehrs zu treffen habe.[1])

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß auch in England die Bedeutung des Fremdenverkehrs gewürdigt wird. Die englischen Verkehrsverbände schlossen sich im Jahre 1914 zu einer gemeinsamen Organisation zusammen, hauptsächlich zu dem Zwecke, eine recht wirkungsvolle Propaganda für die Schönheiten der englischen Nordseebäder zu machen. Der Staat aber bekundete sein Verständnis in dieser Richtung durch die Bewilligung von 250 000 ℳ für die Einrichtung einer Londoner Messe.[2])

Aber nicht nur in europäischen Ländern suchen die beteiligten Kreise auf die mannigfältigste Weise den Fremdenverkehr zu fördern, sondern auch sonst ist man in der Welt von der großen wirtschaftlichen Bedeutung desselben überzeugt. In Amerika sind es allerdings hauptsächlich private Interessenten, welche in dieser Hinsicht umfassende Vorbereitungen treffen. Und zwar richten sich ihre Bemühungen nicht so sehr auf die Heranziehung ausländischer Fremder, als vielmehr darauf, die Amerikaner selbst, welche, wie wir oben sahen, jährlich ungeheure Werte in den europäischen Ländern umsetzten, von ihren Reisen ins Ausland abzubringen und ihnen im Lande selbst vollwertigen Ersatz zu bieten. Das „Reisen in Amerika", ein Mahnwort, das auch bei uns immer eindringlicher als Ruf „Reist in der Heimat" erklingt, war dort schon vor dem Kriege ein beliebtes Schlagwort der Monroe-Doktrin. Um ihm zu einem vollen Erfolge zu verhelfen, sucht man in erster Linie gute Grundlagen für die Ausbreitung des Fremdenverkehrs zu schaffen, d. h. dem verwöhnten Geschmack des reisenden Amerikaners Rechnung tragend riesige pompöse Hotelbauten zu errichten, die mit jedem nur erdenkbaren Luxus ausgestattet werden.

Zu diesem Zwecke wurde im Jahre 1916 erstmalig in New-York eine große Hotelausstellung veranstaltet. In dieser Stadt sind auch mehrere Riesenprachthotels im Bau, deren jedes etwa 2000 Zimmer aufweist.[3]) Ja, die Hotelierkreise bereiten Eingaben an die Regierung vor wegen der Schaffung einer nationalen Schule für Hotelangestellte und wegen der

[1]) „Deutschland" 1918, Nr. 10, S. 198.

[2]) Vgl. Bericht über die Gründungsverhandlungen der Deusch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehrsvereinigung, S. 51.

[3]) Das Hotel Commodore und das Pennsylvania-Hotel.

Errichtung von Lehrstühlen für Gastronomie an allen staatlichen Universitäten.[1])

Erfreulicherweise sind auch in Deutschland die Kriegsjahre nicht ungenützt verstrichen, sondern auch bei uns haben private und amtliche Kreise das schon vor dem Kriege bekundete Interesse für Fremdenverkehrsangelegenheiten nunmehr lebhaft zum Ausdruck gebracht. Zwar haben die Verkehrsvereine, von einigen Ausnahmen abgesehen, ihr eigentliches Ziel, die Hebung des Fremdenverkehrs, infolge der durch die Zeit bedingten Umstände, wie Abnahme der Mitgliederzahl und Beiträge, etwas zurückstellen müssen hinter anderen „gemeinnützigen" Bestrebungen. In besonders dankenswerter Weise haben sie, wie ihre Jahresberichte dartun, ihre Tätigkeit in den Dienst der Liebesarbeit für das Rote Kreuz gestellt. So beteiligten sie sich z. B. an Sammlungen für Angehörige gefallener Krieger, veranstalteten Lichtbildervorträge in Lazaretten, übernahmen die Auslage von Verlustlisten und die Erteilung entsprechender Auskunft. Neben der Mithilfe bei der Reichssammlung von entbehrlichem Gold und Silber übten sie ferner wertvolle Mitarbeit auf dem Gebiete der städtischen Kriegswirtschaft: Verteilung und Bestimmung der verschiedenen Lokalitäten für die Ausgabe der mannigfachen Bezugsscheine, Karten usw. Die reiche Kenntnis aller Einrichtungen und Wohnungsverhältnisse in der Stadt kam ihnen hierbei besonders zu statten.[2]) Soweit es aber möglich war, haben auch die Verkehrsvereine alles aufgeboten, um für den zukünftigen Fremdenverkehr in jeder Weise gerüstet zu sein. Neben den Verkehrsvereinen suchen auch andere private Verkehrsorganisationen dem Wiederaufleben des Fremdenverkehrs Rechnung zu tragen: Der Allgemeine deutsche Automobil-Club (Sitz München) richtete 1918 ein besonderes Propaganda- und Reisebüro in Berlin ein.[3])

Diese privaten Vorarbeiten für die Zukunft sind durch amtliche Maßnahmen, z. T. in engem Zusammenwirken mit privaten Kreisen, aufs glücklichste ergänzt worden. Man hat sich von kommunaler Seite aus nicht bloß damit begnügt, den Verkehrsvereinen die gleiche oder sogar höhere Subvention zu gewähren — über ihre Höhe und über Ausnahmen hiervon ist schon an anderer Stelle gesprochen worden —, son-

[1]) Mitteilungen des Vereins für Fremdenverkehr in München und im bayrischen Hochland, Nr. 4 (1917).

[2]) Vgl. z. B. Magdeburger Verkehrsverein, Jahresbericht 1917.

[3]) „Deutschland" Nr. 7 (1918), S. 141.

dern man ist bereits zur Errichtung eines kommunalen Verkehrsamtes übergegangen,[1]) bezw. man plant die Gründung eines solchen.[2]) In diesem Zusammenhange verdient auch die beabsichtigte Einrichtung eines an das Einwohnermeldeamt anzugliedernden „Fremdenamtes" Erwähnung, wie es z. B. für Berlin vorgesehen ist.[3]) Neben den kommunalen Behörden standen aber, wie vor Kriegsausbruch, auch andere amtliche Stellen nicht zurück. So begann am 1. April 1918 das „Mitteleuropäische Reisebüro" seine Tätigkeit, eine Schöpfung der deutschen Regierungen mit Staatsbahnbetrieb, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd. Die Aufgabe des neuen Reisebüros war, noch mitten in den Verkehrsnöten der Kriegszeit für den Wiederaufbau des Friedensverkehrs in Deutschland und für die Wiederanknüpfung des Verkehrs mit den fremden Ländern zu sorgen. Als Monopol wurde ihm der gesamte Fahrkartenverkauf außerhalb der Bahnhöfe übertragen mit der Maßgabe, die Fahrkarten ohne jeden Aufschlag an Reisende abzugeben, bezw. sie bei Nichtantritt der Reise zum vollen Preise wieder zurückzunehmen, ein ausgezeichnetes Mittel, die bisher auf diesem Gebiete bestehende Alleinherrschaft des privaten englischen Reisebüros Th. Cook & Son zu brechen, welches bis dahin die offizielle Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltungen inne hatte.

Eine weitere sehr wesentliche und hochbedeutsame Vorarbeit für den künftigen Fremdenverkehr wurde von amtlicher Seite geleistet durch die schon in anderem Zusammenhange erwähnte Gründung der Fürst-Leopold-Akademie in Detmold, welche am 30. Mai 1918 ihre Pforten öffnete. Wenn auch in erster Linie für die Ausbildung von Verwaltungsbeamten bestimmt, sind in ihren Lehrplan auch besondere Lehrgänge für Verkehrsbeamte und für Beamte der Bäder- und Kurortverwaltungen aufgenommen.[4]) Solche werden außerdem noch herangebildet in dem sich staatlicher und städtischer Unterstützung erfreuenden Internationalen Institut für das Hotelbildungswesen zu Düsseldorf, dessen Errichtung am 15. Oktober 1914 durch die Stadt Düsseldorf unter Mitwirkung

[1]) In Breslau 1916, in Trier 1919.

[2]) In Bad Harzburg (Saale-Zeitung vom 27. IV. 1919, Nr. 195).

[3]) „Deutschland" Nr. 33 (1918), S. 555.

[4]) Vgl. Vorlesungsverzeichnis der Anstalt für das S. S. 1919.

des Internationalen Hotelbesitzervereins erfolgte.[1]) Es trägt jetzt den Namen „Hochschule für Hotel und Verkehrswesen". Ferner in der Handelshochschule zu Mannheim.

Daß auch sonst in immer steigendem Maße die verantwortlichen Stellen die Bedeutung des Fremdenverkehrs zu würdigen beginnen, davon zeugt die Stellungnahme der Staatshaushalts-Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses, welche am 7. März 1917 gelegentlich einer ausführlichen Aussprache über die durch den Krieg veranlasste Not der Nord- und Ostseebäder den Antrag der Abgeordneten v. Maltzahn, Dr. Rawoldt und Gen. annahm, „die Kgl. Staatsregierung zu ersuchen, die Not derjenigen Badeortsgemeinden, in denen durch militärischen Befehl der Badebetrieb ausgeschlossen oder eingeschränkt ist, sowie der dadurch geschädigten Einwohner durch Gewährung von staatlichen Darlehen zu steuern",[2]) eine Maßnahme, die schon im Jahre 1916 für die seit Kriegsausbruch für jeglichen Besuch gesperrten Nordseebäder in die Wirklichkeit umgesetzt worden war, indem diesen Orten für die Bezahlung der Hypothekenzinsen staatliche Darlehen gewährt wurden in der Weise, daß der Staat die Darlehen hergab und Kreise, Provinzen und Städte die Bürgschaft übernahmen. Die Summen wurden außerdem für zwei Jahre zinsfrei bewilligt, von da ab waren sie mit 3% zu verzinsen und in 10 Jahren endlich ganz zu tilgen.[3]) Das größte Interesse aber erwecken Pläne, die man von berufener amtlicher Seite im Reiche und z. T. in den Bundesstaaten zu Gunsten des Fremdenverkehrs durch die Errichtung von „Verkehrsämtern" zu verwirklichen sucht. Damit wäre in Deutschland freilich erst der große Vorsprung eingeholt, den, wie gezeigt, das Ausland in dieser Beziehung vor uns voraus hat. So anerkennenswert die private und staatliche Unterstützung aller Fremdenverkehrsbestrebungen ist, sie birgt stets die Gefahr unfruchtbarer Zersplitterung in sich und kann nachhaltigen Nutzen nur dann bringen, wenn sie in planmäßige Bahnen gelenkt wird.

[1]) Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Düsseldorf 1913 und Vorlesungsverzeichnis der Hochschule für S. S. 1919. Die Stadt Düsseldorf bewilligte laut Voranschlägen folgende Zuschüsse:
1914: ℳ 11 500, 1915: ℳ 19 300, 1916: ℳ 43 500,
1917: ℳ 45 400, 1918: ℳ 46 450.

[2]) „Deutschland" 1917, Nr. 8, S. 195.

[3]) „Deutschland" 1916, Nr. 2, S. 40.

Das geschieht aber am besten, indem die amtlichen Stellen sich nicht nur mit gelegentlicher kräftigerer oder geringerer Unterstützung privater Bemühungen begnügen, sondern indem sie unter Heranziehung privater Mitarbeit durch Errichtung von Verkehrsämtern und Verstadt- bezw. Verstaatlichung aller dem Fremdenverkehr dienenden Einrichtungen, oder durch Eintritt in die bestehenden Vereine, durch Subventionierung und Aufsicht ihrer Arbeit selbst tätige Hand an dieses für die gesamte Volkswirtschaft so überaus wichtige Problem anlegen.

cp. 12. Vorschläge zur praktischen Verwirklichung allgemeiner behördlicher Fremdenverkehrsförderung.

(Errichtung städtischer und staatlicher Verkehrsämter.)

Aus guten Gründen glaubten wir uns im Vorstehenden für die Errichtung kommunaler Verkehrsämter neben den Verkehrsvereinen entscheiden zu sollen. Es ist auch schon angedeutet worden, daß dieser Schritt allein nicht genüge, sondern daß angesichts der entscheidenden Bedeutung des Fremdenverkehrs für das Wirtschaftsleben und mit Rücksicht auf die ungeheuren Anstrengungen anderer Länder auch bei uns das Problem eine ganz andere Behandlung verdiene als bisher. Es hat den Anschein, als wenn diese Erkenntnis in immer weiteren Kreisen zunähme, und besonders hinsichtlich der Verkehrswerbung im Ausland hat uns erst der Krieg den Blick dafür geschärft, was wir in dieser Beziehung gegenüber fremden Ländern versäumt haben.

Der erste Weg, der von amtlicher Seite aus in Zukunft beschritten werden müßte, wäre der, die Schüler bereits in jungen Jahren auf die Wichtigkeit des Fremdenverkehrs-Problems hinzuweisen. Das psychologische Moment hierbei spielt eine entscheidende Rolle, und ein Vorbild ist bereits in dem oben erwähnten gleichartigen Erlaß des österreichischen Unterrichtsministers gegeben.[1])

Sodann wäre die systematische Förderung des Fremdenverkehrs die zweite unerläßliche Bedingung, und zwar nicht nur durch regelmäßige Unterstützung privater Tätigkeit, sondern durch aktives Handeln der amtlichen Stellen selbst.

In den Städten sollten überall, wo es sich als nötig erweist, städtische Verkehrsämter errichtet werden. Die schon in Deutschland bestehenden Aemter dieser Art haben, wie wir sahen, durchaus zur Zufriedenheit und zum Wohle des Ganzen gearbeitet, und der Gedanke der Notwendigkeit ihrer Gründung bricht sich nicht nur bei uns Bahn, sondern auch

[1]) s. S. 121.

im Ausland, wo sich einsichtige Stadtverwaltungen ebenfalls zur Errichtung von solchen entschlossen haben.[1])

Aber nicht nur städtische Verkehrsämter sollen der zukünftigen Förderung des Fremdenverkehrs dienen, sondern auch bei den staatlichen Behörden sind „Verkehrsämter" in diesem Sinne dringend erwünscht.

Es wäre zum Beispiel möglich, für einzelne Bezirke, etwa Provinzen oder Regierungsbezirke, eventuell auch für mehrere gemeinsam, oder für einzelne oder mehrere der deutschen Bundesstaaten, besondere staatliche Verkehrsämter einzurichten, die unter Entfaltung einer sachgemäßen und planvollen Werbetätigkeit imstande sein würden, den Fremdenverkehr speziell in ihrem Wirkungskreise zu höchster Entfaltung zu bringen.

Auch hier braucht man nicht vollkommen neue Bahnen zu wandeln, sondern nur an bereits Vorhandenes anzuknüpfen. Der bereits in anderem Zusammenhange besprochene, schon seit dem Jahre 1911 in Bayern bestehende „Landes-Fremden-Verkehrsrat" ist schließlich nichts anderes als ein solches bundesstaatliches Verkehrsamt.

Erfreulicherweise regen sich schon hier und da Ansätze zur Nachahmung dieses Vorbildes: Im Jahre 1918 trat ein Aufruf des Oberbürgermeisters von Baden-Baden an alle maßgebenden Stellen in Stadt und Land für die Gründung eines fachmännisch gebildeten, mit selbständiger Befugnis und bedeutenden Mitteln ausgestatteten badischen Landesverkehrsamtes ein. In ihm sollten nicht bloß Regierungsvertreter sitzen, sondern auch solche der Presse, der Hotelindustrie und anderer interessierter Kreise.[2])

Wie es also schon bei der Errichtung städtischer Verkehrsämter als zweckmäßig bezeichnet wurde, so ist auch für andere behördliche Verkehrsämter die private Mitarbeit keineswegs auszuschalten.

Dasselbe gilt von einer Organisation, deren baldige Schaffung als Krönung des Ganzen in dringendsten Interesse der Allgemeinheit liegt, nämlich dem nach dem Vorbild der

[1]) So wurde im April 1917 ein städtisches Verkehrsamt in Budapest errichtet, und in Konstantinopel wurde eine ähnliche Einrichtung geschaffen, indem die Stadtverwaltung im gleichen Jahre einen Ausschuß einsetzte mit der Aufgabe, die Reisenden des Auslandes zum Besuch der türkischen Hauptstadt anzuregen (vgl. „Deutschland" 1917, Nr. 8, S. 194 und 1918 Nr. 10, S. 198).

[2]) Vgl. „Deutschland" 1918, Nr. 21, S. 512 f.

schon im Auslande bestehenden an anderer Stelle bereits behandelten gleichen Aemter zu errichtenden Deutschen Verkehrsamt. In anderen Eingaben an die Regierung bereits gefordert,[1]) wurde die Notwendigkeit seiner Errichtung auch von autoritativer Seite betont.[2]) Die Verwirklichung dieses Planes schien der Erfüllung nahe, denn im August 1918 forderte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten unter Bereitstellung bedeutender Staatsmittel eine Reihe großer wirtschaftlicher Zentralorganisationen, sowie verschiedene am Fremdenverkehr besonders interessierte Körperschaften zum Beitritt in diese Korporation auf, die gedacht war als Weiterentwicklung des seinerzeit unter Führung der preußischen Eisenbahnverwaltungen zusammen mit dem Bund deutscher Verkehrsvereine gegründeten „Ausschusses zur Förderung des Reiseverkehrs auf den deutschen Bahnen", über den bereits oben gesprochen wurde. U. a. wurde dieses Ersuchen um Beitritt gerichtet an den deutschen Städtetag, den deutschen Reichsstädtebund, den deutschen Handelstag, den Bund der Industriellen, den Zentralverband deutscher Industrieller, den Verein deutscher Zeitungsverleger, die Mitteleuropäische Schlafwagengesellschaft, das Mitteleuropäische Reisebüro, die verschiedenen großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften, die deutsche Lichtbildgesellschaft.[3]) Durch den Ausbruch der Revolution haben die Vorbereitungen zur endgültigen Gründung dieser für die einheitliche deutsche Verkehrswerbung und Verkehrsförderung überaus wichtigen Einrichtung leider eine Unterbrechung, aber keinen endgültigen Abbruch erfahren, so daß mit ihrer tatsächlichen baldigen Entstehung doch noch gerechnet werden kann.

Wie die verschiedenen Verkehrsämter in der Hauptsache zwei Aufgaben zu erfüllen haben, die Förderung des innerdeutschen Verkehrs und die Heranziehung ausländischer Reisender, Aufgaben, denen sie natürlich nur in dem beschränkten Rahmen ihres Tätigkeitsfeldes gerecht werden können, so hat das geplante deutsche Zentralverkehrsamt diese Arbeiten in viel höherem Maße zu erledigen. Als weitverzweigte Ein-

[1]) z. B. von dem Bund deutscher Verkehrsvereine, dem Verbande der Hotelbesitzer Deutschlands und auf der Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure 1918.

[2]) Kirchhoff, der langjährige Vorkämpfer für die deutsche Verkehrsvereinheitlichung, in seiner Schrift „Reichsbahn oder Vereinigte Staatsbahnen".

[3]) „Deutschland" 1918, Nr. 24, S. 575.

richtung und Zusammenfassung aller der Kräfte, die zur Mitarbeit an diesem großen Werke berufen sind, wird es die Fremdenverkehrsförderung nach einheitlichem Plane betreiben und dadurch erst den Fremdenverkehr für die gesamtdeutsche Volkswirtschaft zu dem Faktor machen, der ihm in Wahrheit zukommt.

Der Krieg hat in dieser Hinsicht natürlich vielfach zerstörend gewirkt. Aber er hat den berufenen Kreisen auch die Augen über den dem Fremdenverkehr innewohnenden ungeheuren Wert geöffnet. Wer als rauher Krieger in all' den Kriegsjahren von einem Kampfschauplatz zum anderen verschlagen wurde, der hat auf der Fahrt durch die deutschen Gaue die Schönheiten manchen Winkels im großen Vaterlande empfunden, und wer als Genesender in den Lazaretten der Heimat weilte, hat die Mußestunden oft dazu benutzt, die Reize der engeren Gegend auf sich wirken zu lassen. Wer einmal fremde Städte und fremde Gewohnheiten kennen und lieben lernte, der wird sich später gern wieder dieser Stätten erinnern und sie wiedersehen wollen.

Auf diese Weise ist schließlich der Krieg nicht ein Zerstörer des Fremdenverkehrs, sondern trägt zu seiner Entwicklung ein gut Teil bei, um so mehr, je weitere Kreise die Möglichkeit erhalten, am Reiseverkehr teilzunehmen, ein volkshygienisch wie ethisch gleich erstrebenswertes Ziel. Sehr beachtenswerte Vorschläge in dieser Richtung macht der bekannte französische Schriftsteller René Mathieu in der Pariser Fachzeitschrift „La renaissance du tourisme",[1]) die durchaus auch bei uns bekannt zu werden verdienen. Damit der Reiseverkehr der Volkswirtschaft voll dienstbar gemacht werde, fordert er, daß es den vielen Hunderttausenden von Angestellten, Arbeitern und Angehörigen des Mittelstandes endlich ermöglicht würde, zu reisen. Zur Erreichung des ihm vorschwebenden Zieles macht Mathieu folgende Vorschläge:

1. ein dreißigtägiger, bezahlter Urlaub für jeden Beamten, Angestellten und Arbeiter,
2. Schaffung von Reisekassen,[2])
3. Errichtung zweckdienlicher Ferienheime.

[1]) „Deutschland", 1918, Nr. 24, S. 575.

[2]) Sie sind zu speisen durch regelmäßige Einlagen der Arbeitgeber und des Personals und bedeuten nur eine Unterstützung für die Reise, nicht deren volle Bezahlung.

cp. 13. Zusammenfassung.

So hat der Weltkrieg manchen Bestrebungen, die zur Hebung und Förderung des Verkehrs dienen, neue Wege gewiesen. Dem Lockruf der fremden Völker an unsere reiselustigen Volksgenossen muß unsere Verkehrspropaganda gleichwertige Werbung entgegenstellen, ihr Streben muß darauf gerichtet sein, möglichst viel Ausländer zum Besuche Deutschlands anzuregen und diesen Zweig des Fremdenverkehrs zur höchsten Entfaltung zu bringen. Bei der großen wirtschaftlichen Bedeutung desselben, die wir in den vorhergehenden Kapiteln kennen gelernt haben, müssen die Stimmen derer schweigen, welche sich in falsch verstandenem Patriotismus daran stoßen, daß bald wieder Engländer, Franzosen oder Amerikaner als fremde Gäste unser Land bereisen sollen. Gerade in einer Zeit, wo das deutsche Wirtschaftsleben einen hoffnungslosen Tiefstand erreicht hat, ist ein lebhafter Auslands-Fremdenverkehr, der schon in normalen Zeiten die internationale Zahlungsausgleichung des von ihm berührten Landes maßgebend beeinflußt, ein geeignetes Mittel, um die tiefstehende Valuta unseres Landes heben zu helfen. Bei dem hohen Agio der fremdländischen Zahlungsmittel gegenüber unserer Währung leben ja die Ausländer zur Zeit in Deutschland viel billiger als in ihrem eigenen Lande, ein Zustand, der sich nicht von heute auf morgen ändern, sondern voraussichtlich noch eine längere Reihe von Jahren andauern wird. Eine geschickte und großzügige Propaganda auf diesem Gebiete hätte also schnellstens einzusetzen. Da sie aber, wie auseinandergesetzt, erfolgverheißend nur durch Bereitstellung großer Geldmittel geleistet werden kann, duldet die Gründung derartiger amtlicher Stellen in Verbindung mit privater Arbeit keinen Aufschub, um so weniger, als der Austausch von Fremden durchaus nicht mehr wie früher auf Gegenseitigkeit beruht, Deutschland vielmehr den Besuch von Ausländern in unverhältnismäßig viel höherem Maße braucht als die uns feindlich gesinnten Länder Angehörige unseres Volkes. Die in fünf Kriegsjahren erprobte Waffenbrüderschaft eröffnet ihren

Ländern auch hinsichtlich des zukünftigen Fremdenverkehrs versprechende Aussichten, während Deutschland durch den militärischen und wirtschaftlichen Zusammenbruch in dieser Beziehung allen Anlaß hat, trübe in die Zukunft zu blicken und nur durch rastlosen Eifer auch hierin Aussicht besitzt, dem Auslande wieder ebenbürtig zu werden.

Natürlich ist auch dem anderen Zweige des Fremdenverkehrs, dem inländischen, der bisher, wie wir sahen, in Deutschland die Hauptrolle spielte, nach wie vor die aufmerksamste Pflege zu widmen. Auch hier ist die Einrichtung amtlicher neben den schon bestehenden privaten Stellen die Hauptforderung zur Erreichung dieses Zieles. Eine reichlich lohnende Aufgabe der Verkehrsämter wie der Verkehrsvereine auf diesem Felde ist es, allen denen, welche in der langen Kriegszeit die Schönheiten der deutschen Erde erst lieben lernten, immer von neuem durch Propaganda und Erleichterungen jeder Art die Beherzigung des Dichterwortes zu ermöglichen:[1])

Die Heimat nur kann uns beseligen,
Verräterei, die Fremde vorzuziehen.

Ist also vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus die planmäßige Förderung des Fremdenverkehrs eine unumgängliche Voraussetzung für die Gesundung unseres schwer kranken Wirtschaftskörpers, so ist es um so mehr zu beklagen, daß einesteils harte Notwendigkeit, zum anderen Teile aber auch bedauerliches Verkennen seitens der verantwortlichen Stellen den entgegengesetzten Weg gehen.

Die nach wie vor traurige Ernährungslage Deutschlands zwingt leider noch immer zu einschneidenden Maßnahmen gegen den Fremdenverkehr. Die finanzielle Kalamität des Landes bedingt ferner Maßnahmen, die ebenfalls ein bedeutendes Hindernis für das Wiederaufleben des Fremdenverkehrs bedeuten. Dahin gehört vor allem die neuerliche Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise vom 1. Oktober 1919 bezw. vom 1. April 1920 und die der Beförderungspreise sonstiger Verkehrsanstalten. Eine weitere tief einschneidende Maßnahme wird das geplante Umsatzsteuergesetz werden. Es will den Fremdenverkehr als Luxus in scharfer Weise heranziehen, indem für ihn eine Wohnsteuer von 10 bis 15% des Uebernachtungspreises vorgesehen ist. Daß auch die Reklame, eine der wirksamsten Vorbedingungen für die Entwicklung

[1]) Aus Grabbe, Don Juan und Faust.

des Fremdenverkehrs, in die Umsatzsteuer einbezogen werden soll, wird ihm mittelbar ohnehin Schaden genug zufügen

Schließlich aber sind derartige Pläne angesichts der trostlosen Finanzlage Deutschlands, die eben mit allen Mitteln behoben werden soll, noch verständlich. Es ist auch nicht ohne Beispiel in der Geschichte, daß in Zeiten finanziellert Not aus Steuergründen besondere Luxusbegriffe konstruiert wurden,[1]) z. B. in Holland und Italien im 16. Jahrhundert Wagen, Pferde, Hunde, Nachtigallen, Gold- und Silbergeschirre, Wappen u. a. m.[2])

Am bedenklichsten hinsichtlich der Gesundung des Fremdenverkehrs und damit des Wiederaufbaues unseres Wirtschaftslebens wirkt aber das augenblickliche Gebahren weiter Volkskreise, das den wahren Freund des Volkes mit schwerer Besorgnis erfüllen muß. Die unerläßlichen Vorbedingungen für eine gedeihliche Entwickelung des Fremdenverkehrs, glänzende Beförderungsmittel und Wege, deren oben bereits ausführlich gedacht wurde (cp. 4), sind durch die im Gefolge der Umwälzung massenhaft auftretenden Streiks bereits jetzt in einen Zustand geraten, der kaum noch dem notwendigsten Verkehr, geschweige denn einem lebhaften Fremdenverkehr, genügt. Nicht nur die Arbeitseinstellungen der Bergwerksarbeiter verhindern in steigendem Maße die Kohlenversorgung der Verkehrsanstalten, sondern auch die auf übertriebenen Lohnforderungen beruhenden Streiks der Eisenbahn- und sonstigen Verkehrsbeamten, bei denen treue Pflichterfüllung im Interesse des Ganzen einem bedauerlichen Egoismus gewichen ist, bedrohen unser Wirtschaftsleben in nachhaltigster Weise.

Nach dem oben Gesagten ist es aber nicht schwer, zu ermessen, welch' ungeheurer Schaden Deutschland daraus erwachsen müßte, daß so mancher Ausländer, statt sein Geld zu uns zu bringen, einem so ungastlichen Fremdenlande voll Unmut fern bleibt.

Aber auch der inländische Fremdenverkehr ist infolge der geschilderten Hemmnisse schwer bedroht. Wie in früheren Zeiten käme das Wandern als schönste Art der Erholung

[1]) G. v. Below bezeichnet im W. d. V. (3 Auflage, S. 337) als Luxus jede „Konsumtion, die das durch Bedürfnis gegebene Maß von Aufwand übersteigt". Man erkennt schon aus dieser Definition, wie flüssig die Grenzen des Luxusbegriffes sind. Denn welcher Maßstab soll schließlich als Grundlage für die Beurteilung gelten?

[2]) Max v. Heckel, Art. Luxussteuern (W. d. V. 3. Aufl., S. 330)

wie ler zu Ehren, aber ein eigentlicher „Fremdenverkehr" wäre das nicht mehr zu nennen, und so hätten im besonderen alle die Kreise bei uns das Nachsehen, welche an einer lebhaften Entwicklung des Fremdenverkehrs schlechthin interessiert sind. Alle Geschäfte also, die sich um seinetwillen entwickelt haben, Hotels, Gasthöfe, Fremdenindustrien usw. würden still stehen, die in diesen Betrieben investierten Kapitalien würden keine Zinsen mehr abwerfen. Tausende von Angestellten aller Art würden brotlos werden, die Einwohner der vom Fremdenverkehr bisher mit Vorliebe aufgesuchten Gebiete würden verschulden; es würden also auch weniger Steuern eingehen, und letzten Endes hätten Gemeinden und Staat den schwersten Schaden. So ist nur zu wünschen, daß anstätt aller möglichen Mittel und Rezepte die verantwortlichen Stellen bei uns wieder zur Vernunft kommen. Hier kann uns das Ausland, das wir so oft an falscher Stelle nachahmten, wirklich einmal als Vorbild dienen. Als Frankreich durch die gewissenlose Wirtschaft Ludwigs XIV. und seines Finanzministers Fouquet an der Rand des Unglücks gebracht war, da griff der neue Generalkontrolleur der Finanzen, Colbert, energisch durch, indem er in seinem ausgesogenen, verelendeten und verarmten Vaterlande mit allen Mitteln die Luxusindustrie hob! Gilt nun schon einmal der Fremdenverkehr, wenigstens soweit er Vergnügen, Erholung, Ausspannung, Kurbedürfnis und dergleichen als Bewegungsantriebe hat, als Luxus, so sollten wir möglichst darauf bedacht sein, diese vom Auslande glücklicherweise noch vollkommen unabhängige Luxusindustrie zu pflegen. Tun wir das nicht, so ist die Entwicklung unschwer vorauszusagen: Engländer und Amerikaner würden unsere zusammengebrochenen Hotels, unsere ganze verkrachte Fremden-Industrie zu Schleuderpreisen aufkaufen und wieder in Gang bringen. Damit aber würde das Geld aller der deutschen Fremden, die später doch einmal wieder in deutschen Gauen reisen werden, nicht mehr dem Inland zugute kommen, sondern zu allem übrigen auch noch ins Ausland abwandern.

Anhang.

Tabellen über den Fremdenverkehr verschiedener deutscher Orte in den Jahren 1909/12.

I. Im Jahre 1909.

1. In Städten über 200 000 Einwohner.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländer	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl am 1. 1. 09.	Auf 100 Einw. kommen Fremde
Berlin	1 010 755	212 375	21,01	2 057 274	49
Bremen	145 403	—	—	233 826	62
Cöln	634 895	—	—	461 891	138
Düsseldorf	118 609	12 768	10,76	280 969	42
Hamburg					
Hannover	214 483	—	—	290 858	74
Leipzig	204 755	24 419	11,93	529 088	39
Magdeburg	62 281	—	—	249 749	25
Nürnberg	210 222	—	—	318 300	86

2. In Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern.

Barmen	29 571	—	—	164 180	18
Cassel	66 868	—	—	147 721	45
Halle	115 474	—	—	176 654	65
Mainz	138 991	—	—	108 985	128
Plauen	54 296	—	—	115 078	47
Straßburg	126 127	30 810	24,43	177 604	71
Wiesbaden	208 620	37 703	18,07	105 917	197

3. In Städten unter 100 000 Einwohner.

Coblenz	137 915	—	—	55 494	249
Elbing	15 612	—	—	57 483	27
Freiburg	88 443	—	—	81 702	108

4 In Bade- und Kurorten.

a) In Nordseebädern.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländer	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl am 1. 12. 05.	Auf 100 Einw. kommen Fremde
Borkum	20 784	—	—	2 258	920
Büsum	4 755	—	—	2 717	175
Helgoland	5 407	—	—	2 334	232
Norderney	41 973	—	—	3 888	1080
Westerland	20 982	—	—	2 292	915
Wyk a. Föhr	6 663	—	—	2 361	282

b) In Ostseebädern.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländer	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl am 1. 12. 05.	Auf 100 Einw. kommen Fremde
Ahlbeck	18 642	—	—	2 143	870
Kolberg	15 234	—	—	22 856	67
Kranz	13 000	—	—	2 598	500
Oliva-Glettkau	2 112	—	—	6 896	31
Swinemünde	39 353	—	—	13 272	297
Warnemünde	19 058	—	—	4 209	453
Zoppot	16 818	—	—	11 800	143

c) in Mineralbädern, Luftkurorten.

Baden-Baden	75 143	20 886	27,80	16 237	463
Badenweiler	7 127	—	—	733	972
Elster	10 435	—	—	2 084	510
Ems	11 240	—	—	6 791	166
Godesberg	9 553	—	—	13 829	69
Homburg v. d. Höhe	13 425	—	—	13 740	98
Kösen	5 229	—	—	2 990	175
Kreuznach	6 805	—	—	22 860	30
Landeck i. Sa.	8 445	—	—	3 481	243
Neuenahr	12 137	—	—	3 386	358
Orb	3 988	—	—	3 925	102
Oeynhausen	30 276	—	—	3 891	777
Reinerz	5 293	—	—	3 139	169
Schandau	5 413	—	—	3 373	160
Schmiedeberg b. Halle	2 600	—	—	2 618	99
Segeberg	3 872	—	—	4 603	84
Trarbach	3 520	—	—	5 419	65
Warmbrunn	4 286	—	—	4 077	105
Wernigerode	5 176	139	2,69	13 137	39

II. Im Jahre 1910.

1. In Städten über 200 000 Einwohner.[1])

Berlin	1 074 375	252 331	23,49	2 057 610	52
Bremen	147 281	—	—	240 927	61
Charlottenburg	20 543	—	—	293 814	7
Cöln	689 227	—	—	472 649	188
Düsseldorf	121 391	13 845	11,41	345 716	35
Hannover	234 420	—	—	296 867	79
Kiel	65 437	—	—	182 950	36
Leipzig	195 430	24 465	12,52	581 617	34
Magdeburg	65 306	—	—	252 318	26
Nürnberg	216 517	—	—	326 043	66

[1]) Einwohnerzahl vom 1. 1. 1910.

2. In Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländer	% der Ausl. am Fr.-V.	Einw.-Zahl am 1. 1. 10.[1])	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Anz. d. Fr.-Übernachtg.	Durchschnittl. Zahl der Fr.-Übn.
Barmen	26 456	—	—	166 807	16		
Cassel	73 562	—	—	150 577	49		
Halle	121 961	—	—	178 840	68		
Mainz	127 631	—	—	109 844	116		
Plauen	62 784	—	—	118 223	53		
Straßburg	130 945	29 548	22,56	181 894	72		
Wiesbaden	179 674	34 563	19,24	106 527	169		

3. In Städten unter 100 000 Einwohner.

Amberg*)	17 098	—	—	25 242	68	18 993	1,1
Bayreuth*)	40 653	—	—	34 547	118	—	—
Coblenz	144 326	—	—	56 012	258	—	—
Elbing	22 056	—	—	58 085	38	—	—
Freiburg	97 244	—	—	82 549	118	—	—
Kaiserslautern*)	20 544	—	—	54 659	38	32 805	1,6
Kulmbach*)	13 454	—	—	10 731	125	17 895	1,3
Lübeck	63 717	—	—	97 252	66	—	—
Neustadt a. H.	21 222	—	—	19 288	110	27 699	1,3

4. In Bade- und Kurorten.

a) In Nordseebädern.

Borkum	23 316	—	—	3 332	700		
Büsum	5 298	—	—	2 914	182		
Helgoland	5 555	—	—	3 417	163		
Norderney	41 745	—	—	4 261	980		
Westerland	23 887	—	—	2 397	998		
Wyk a. Föhr	6 788	—	—	1 373	494		

[1]) Bei den mit *) versehenen Städten sowie bei allen Kur- und Badeorten Einwohnerzahl vom 1. 12. 1910. Für die ersteren außerdem Rechnungsjahr ausgezählt.

b) In Ostseebädern.

Orte	Zahl d. Frmd.	davon Ausl.	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl am 1. 12. 10.	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Zahl der Übernachtgn.	Auf 1 Fr. kommen Übern.
Ahlbeck	20 376	—	—	2 297	887		
Binz	22 404	—	—	1 106	2026		
Heringsdorf	14 863	—	—	880	1689		
Kolberg	17 075	—	—	24 786	69		
Kranz	14 227	—	—	2 570	554		
Misdroy	17 234	—	—	2 088	825		
Saßnitz	22 842	—	—	2 481	921		
Sellin	12 818	—	—	831	1542		
Swinemünde	39 445	—	—	13 914	283		
Warnemünde	20 452	1294	6,33	4 529	452		
Zinnowitz	8 865	—	—	1 358	653		
Zoppot	17 808	—	—	15 015	119		

c) In Mineralbädern, Luftkurorten.[1])

Baden-Baden	76 384	19 735	25,84	22 066	346		
Berchtesgaden*)	32 285	—	—	2 930	1102	177 034	5,3
Dinkelsbühl*)	6 703	—	—	4 800	140	7 535	1,1
Ems	11 076	—	—	6 777	163		
Godesberg	2 820	—	—	15 810	18		
Homburg v. d. H.	14 336	—	—	14 334	100		
Kösen	4 566	—	—	3 006	152		
Kreuznach	6 951	—	—	23 167	30		
Landeck i. S.	9 111	—	—	3 337	243		
Mittenwald	16 777	—	—	2 065	812		
Neuenahr	11 949	—	—	3 871	309		
Oberstdorf	19 386	—	—	2 797	693		
Oeynhausen	16 726	—	—	4 291	390		
Partenkirchen	30520*)	—	—	3 413	894		
Prien	5335*)	—	—	2 510	213		
Ramsau	3989*)	—	—	1 052	379	22 174	5,7
Reinerz	5559	—	—	3 270	170		
Rottach	6420	—	—	1 556	413		
Schmiedeberg b. Halle	2706	—	—	2 661	102		
Wernigerode	5844	206	3,53	18 359	32		
Wörishofen	10481*)	—	—	3 103	338	248 773	23,7

[1]) Bei den mit *) versehenen Orten Rechnungsjahr ausgezählt.

III. Im Jahre 1911.

1. In Städten über 200 000 Einwohner.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländer	% der Ausl. am Fr.-V.	Einw.-Zahl am 1. 1. 11.	Auf 100 Einw. kommen Fremde
Berlin	1 135 142	271 754	23,94	2 071 907	55
Bremen	147 451	—	—	247 315	60
Charlottenburg	23 820	—	—	306 468	9
Dortmund	169 045	—	—	214 801	79
Düsseldorf	131 375	13 965	10,63	360 130	37
Hamburg	389 414	60 060	15,47	931 687	42
Kiel	75 309	2 075	3,42	212 072	36
Königsberg	54 293	4 172	7,68	246 216	22
Leipzig	204 355	25 088	12,28	590 686	35
Magdeburg	63 756	—	—	279 383	23
Nürnberg	202 757	—	—	334 075	61
Stettin	82 144	—	—	236 071	35
Stuttgart	259 525	—	—	286 821	91

2. In Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern.

Bochum	18 626	—	—	137 154	14
Cassel	71 882	4258	5,92	153 202	47
Elberfeld	46 896	—	—	170 181	28
Halle	121 218	—	—	181 052	67
Mainz	117 610	—	—	110 651	106
Plauen	66 144	—	—	121 412	55
Straßburg	99 110	23 003	23,21	179 081	55
Wiesbaden	177 135	28 851	16,29	108 851	154

3. In Städten unter 100 000 Einwohner.

Orte	Zahl der Fremden	dav. Ausl.	% der Ausländer am Fr.-Verk.	Einwohnerzahl am 1. 1. 11.	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Zahl der Fremd.-Übern.	Auf 1 Fr. kommen Übern.
Amberg*)	21 435	—	—	25 242	85	37 588	1,6
Aschaffenburg*)	38 267	—	—	29 892	128	—	—
Bayreuth*)	48 788	—	—	34 547	141	—	—
Bielefeld	34 890	427	1,22	78 492	45	—	—
Bonn	35 942	2676	7,72	88 076	41	—	—
Coblenz	150 630	—	—	56 532	267	—	—
Freiburg	100 962	—	—	83 432	121	—	—
Füssen*)	16 143	—	—	5 099	317	94 476	5,9
Herne	3 696	—	—	57 276	7	—	—
Kaufbeuren*)	11 826	—	—	9 094	130	12 816	1,1
Kulmbach*)	13 931	—	—	10 731	130	20 050	1,5
Lindau	54 646	—	—	6 618	826	—	—

[1]) Bei den mit *) versehenen Orten Einwohnerzahl vom 1. 12. 10.; außerdem Rechnungsjahr ausgezählt.

Orte	Zahl der Fremden	dav. Ausl.	% der Ausländ. am Fr.-Verk.	Einwohnerzahl am 1. 1. 11.	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Zahl der Fremd.-Übern.	Auf 1 Fr. kommen Übern.
Lübeck	62 825	4971	7,91	98 587	64	—	—
Metz	52 845	330	0,62	68 607	77	—	—
Mühlausen i. E.	48 053	9030	18,79	95 092	51	—	—
Mülheim (Rh.)	1 269	—	—	53 471	2	—	—
Remscheid	2 447	191	7,81	72 290	3	—	—

4. In Bade- und Kurorten.

a) In Nordseebädern.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländ.	% der Ausl. am Fr.-V.	Einw.-Zahl am 1. 12. 10.	Auf 100 Einw. kommen Fremde
Borkum	26 450	—	—	3 332	794
Büsum	6 029	—	—	2 914	207
Helgoland	6 607	—	—	3 417	193
Norderney	30 506	—	—	4 261	716
Westerland	30 004	—	—	2 397	1253
Wyk a. Föhr	7 469	—	—	1 373	544

b) In Ostseebädern.

Ahlbeck	22 396	—	—	2 297	975
Arendsee	9 800	514	5,24	719	1363
Binz	25 678	—	—	1 106	2322
Brunshaupten	16 356	392	2,39	1 776	921
Graal	5 343	82	1,56	369	1448
Heringsdorf	16 585	—	—	880	1885
Kolberg	19 100	—	—	24 786	77
Kranz	14 400	—	—	2 570	560
Misdroy	14 754	—	—	2 088	707
Müritz	6 639	145	2,18	256	2593
Saßnitz	23 439	—	—	2 481	945
Sellin	14 961	—	—	831	1800
Swinemünde	44 119	—	—	13 914	317
Warnemünde	23 358	1792	7,67	4 529	516
Zinnowitz	12 177	—	—	1 358	897
Zoppot	19 796	—	—	15 015	132

c) in Mineralbädern, Luftkurorten.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländ.	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl[1]) am 1. 12. 10.	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Zahl der Fremd.-Übern.	Auf 1 Fr. kommen Übern.
Bader-Baden	76 671	19 608	25,57	22 066	347		
Berchtesgaden*)	35 202	—	—	2 930	1201	187 277	5,3
Brückenau*)	9 565	—	—	2 098	456		
Dinkelsbühl*)	7 991	—	—	4 800	167	11 403	1,4
Ems	10 856	—	—	6 777	160		
Garmisch*)	22 580	—	—	3 295	685		
Godesberg	2 797	—	—	15 810	18		
Homburg v. d. H.	14 420	—	—	14 334	101		
Hoyren*)	4 237	—	—	1 040	407	31 485	7,4
Köser	4 182	—	—	3 006	139		
Kreuznach	7 819	—	—	23 167	34		
Landeck i. Sa.	10 069	—	—	3 337	302		
Mittenwald*)	13 343	—	—	2 065	646		
Neuenahr	13 393	—	—	3 871	346		
Oberstdorf*)	19 021	—	—	2 797	680	213 690	11,2
Oeynhausen	16 887	—	—	4 291	394		
Partenkirchen*)	23 939	—	—	3 413	701	157 845	6,6
Prien*)	5 510	—	—	2 510	220	19 706	3,6
Ramsau*)	3 538	—	—	1 052	336	19 369	5,5
Reichenhall i. B.*	35 013	—	—	6 386	548		
Reinerz	6 104	—	—	3 270	187		
Rottach	12 410	—	—	1 556	798		
Schmiedeb. b. H.	2 740	—	—	2 661	103		
Starnberg*)	4 138	—	—	3 633	114	44 878	10,8
Tegernsee*)	11 684	—	—	1 904	614		
Tölz*	8 257	—	—	5 496	150	144 636	17,5
Wernigerode	6 656	318	4,78	18 359	36		
Wörishofen*)	11 186	—	—	3 103	361	12 816	1,1

IV. Im Jahre 1912.

1. In Städten über 200 000 Einwohner.

Orte	Zahl der Fremden	dav. Ausl.	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl am 1. 1. 12.	Auf 100 Einw. kommen Fremde
Berlin	1 174 815	282 550	24,05	2 084 045	56
Bremen	148 194	—	—	250 536	59
Charlottenburg	27 723	—	—	319 333	8
Dortmund	148 417	1 665	1,12	224 899	66
Dresden	370 391	—	—	555 041	67
Düsseldorf	152 869	15 607	10,52	377 158	41

[1]) Bei den mit *) bezeichneten Orten Rechnungsjahr ausgezählt.

Ort	Zahl der Fremden	davon Ausländ	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl[1]) am 1. 1. 12.	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Zahl der Fremd.-Übern.	Auf 1 Fr. kommen Übern.
Hamburg	474 047	68 810	14,52	946 236	50		
Hannover	199 532	9 493	4,76	308 300	65		
Kiel	72 714	2 974	4,09	217 126	34		
Königsberg	61 586	5 814	9,44	252 255	24		
Leipzig	204 726	20 783	10,15	600 733	34		
Magdeburg	59 578	—	—	285 614	21		
Nürnberg	219 741	—	—	344 797	64		
Stettin	87 029	—	—	240 361	36		
Stuttgart	264 675	—	—	294 020	90		

2. In Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern

Bochum	20 782	—	—	142 806	15		
Cassel	67 316	3809	5,66	154 825	44		
Elberfeld	46 862	—	—	170 682	28		
Halle	122 452	—	—	185 120	66		
Mainz	120 879	—	—	112 167	108		
Plauen	89 820	—	—	124 917	72		
Straßburg	103 355	23 391	22,63	181 325	57		
Wiesbaden	189 370	30 079	20,64	107 671	176		

3. In Städten unter 100 000 Einwohner.

Amberg*)	16 282	330	2,03	25 242	65	18 447	1,1
Aschaffenburg*)	42 493	1 236	2,91	29 892	142	44 724	1,1
Bayreuth*)	49 863	7 395	14,83	34 547	144	118 976	2,4
Bielefeld	51 524	1 048	2,03	79 780	65	—	—
Bonn	46 689	3 609	7,73	89 272	52	—	—
Coblenz	150 889	—	—	57 052	265	—	—
Freiburg	110 528	11 222	10,15	84 680	131	—	—
Füßen*)	17 857	—	—	5 099	350	77 982	4,4
Herne	2 284	—	—	58 820	4	—	—
Kulmbach*)	16 145	1 245	7,71	10 731	151	22 581	1,4
Lindau*)	56 723	—	—	6 618	857	87 603	1,5
Lübeck	65 056	4 879	7,50	99 790	65	—	—
Metz	60 371	4 454	7,38	68 715	88	—	—
Mühlhausen i. E.	50 547	9 302	18,40	95 310	53	—	—
Mülheim (Rh)	2 380	—	—	53 995	4	—	—
Remscheid	4 414	—	—	73 854	6	—	—

[1]) Bei den mit *) bezeichneten Orten der Gruppe 3 Einwohnerzahl vom 1. 12. 1910. Bei den ersteren außerdem Rechnungsjahr ausgezählt.

4. In Bade- und Kurorten.

a) In Nordseebädern.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländ.	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl am 1. 12. 10.	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Zahl der Fremd.-Übern.	Auf 1 Fr. kommen Übern.
Borkum	22 191	—	—	3 332	666		
Büsum	5 212	—	—	2 914	179		
Helgoland	4 731	—	—	3 417	138		
Norderney	35 931	—	—	4 261	843		
Westerland	27 181	—	—	2 397	1134		
Wyk a. Föhr	9 545	—	—	1 373	695		

b) In Ostseebädern.

Ahlbeck	21 021	—	—	2 297	915		
Arendsee	10 217	668	6,54	719	1421		
Binz	22 228	—	—	1 106	2010		
Heringsdorf	13 829	—	—	880	1571		
Kolberg	18 323	—	—	24 786	74		
Kranz	14 188	—	—	2 570	552		
Misdroy	17 579	—	—	2 088	841		
Müritz	6 200	—	—	256	2422		
Saßnitz	26 095	—	—	2 481	1052		
Sellin	14 100	—	—	831	1697		
Swinemünde	43 214	—	—	13 914	311		
Warnemünde	21 468	1428	6,65	4 529	474		
Zinnowitz	10 869	—	—	1 358	800		
Zoppot	19 229	—	—	15 015	128		

c) in Mineralbädern, Luftkurorten.[1])

Baden-Baden	76 507	19 378	25,33	22 066	347	—	—
Berchtesgaden*)	18 106	2 241	12,38	2 930	618	199 170	11,0
Dinkelsbühl*)	8 399	—	—	4 800	175	12 789	1,5
Ems	10 003	—	—	6 777	148	—	—
Garmisch*)	23 829	2 484	10,42	3 295	723	103 918	4,4
Godesberg	2 780	—	—	15 810	18	—	—
Homburg v. d. H.	14 518	—	—	14 334	101	—	—
Kösen	4 552	—	—	3 006	151	—	—
Kreuznach	8 072	—	—	23 167	35	—	—
Landeck i. S.	10 810	—	—	3 337	324	—	—
Neuenahr	13 466	—	—	3 871	348	—	—

[1]) Bei den mit *) bezeichneten Orten Rechnungsjahr ausgezählt.

Orte	Zahl der Fremden	davon Ausländ.	% der Ausl. am Fr.-V.	Einwohnerzahl am 1. 12. 10.	Auf 100 Einw. kommen Fremde	Zahl der Fremd.-Übern.	Auf 1 Fr. kommen Übern.
Oberstdorf*)	16 746	557	3,33	2 797	599	204 350	11,5
Oeynhausen	16 978	—	—	4 291	396	—	—
Partenkirchen*)	24 494	4641	18,95	3 413	718	158 184	6,5
Prien*)	5 815	1533	26,36	2 510	232	20 240	3,5
Ramsau*)	4 039	695	17,21	1 052	384	18 103	4,5
Reinerz	6 764	—	—	3 270	207	—	—
Schmiedeb. b. H.	2 916	—	—	2 661	110	—	—
Starnberg*)	3 714	259	6,97	3 633	102	52 416	14,1
Wernigerode	5 965	206	3,45	18 359	33	—	—
Wörishofen*)	10 950	3574	32,64	3 103	353	294 728	26,9

Lebenslauf.

Ich wurde am 26. Mai 1886 als Sohn des Kgl. Domänenpächters und Oberamtmanns Carl Warnecke und seiner Ehefrau Hedwig geb. Seer zu Oschütz (Prov. Posen) geboren. Nach Besuch des Kgl. Friedrich Wilhelms-Gymnasiums zu Posen, welches ich Ostern 1907 mit dem Zeugnis der Reife verließ, studierte ich Philosophie und Geschichte an den Universitäten München, Berlin, Freiburg i. Br. und Rostock. Seit dem Jahre 1913 mit nationalökonomischen Studien, zunächst unter besonderer Berücksichtigung des Genossenschaftswesens, beschäftigt, erwarb ich Ende 1916 an der Universität Halle das Diplom für gewerbliches Genossenschaftswesen. Die bereits in dieser Zeit begonnene Bearbeitung vorliegenden Themas erfuhr im Jahre 1917, z. T. auch noch 1918, durch meine Einberufung zum Heeresdienst eine Unterbrechung. Nach meiner Entlassung aus demselben nahm ich meine Studien wieder auf und promovierte am 28. Juli 1920 in Halle zum Dr. rer. pol.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, an dieser Stelle Herrn Professor Dr. H. Wolff zu Halle a. S., der mir die Anregung zu vorliegender Arbeit gab und mich jederzeit mit freundlichen Ratschlägen unterstützte, meinen wärmsten Dank auszusprechen.

Auch Herrn Professor Dr. Aubin in Halle bin ich für manchen liebenswürdigen Wink zu Dank verpflichtet.

Herrn Dr. Seyfert vom Bund Deutscher Verkehrsvereine in Leipzig bin ich verbunden, weil ich seiner Vermittlung die Benutzung des reichhaltigen Archivs des Bundes verdanke.

Schließlich danke ich meinem Freunde Herrn Kand. Tomaschewski, der mir bei der Durchsicht der Korrekturbogen behülflich war.

1151 37813

END OF
TITLE

97-84189-20

Flatau, Paul

Das schlossergewerbe zu Berlin

Leipzig

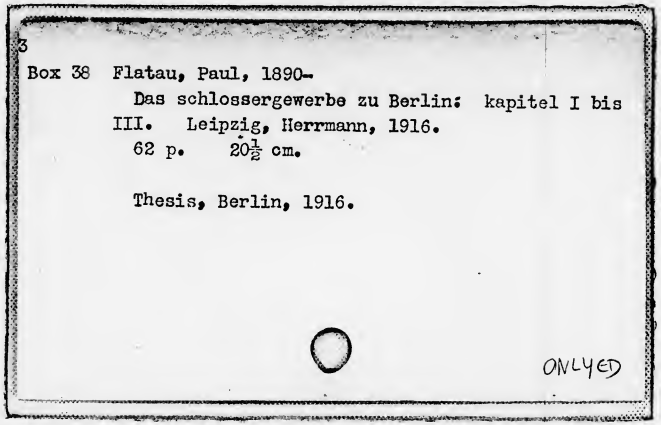
1916

97-84189-20
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



3
Box 38 Flatau, Paul, 1890-
Das schlossergewerbe zu Berlin: kapitel I bis III. Leipzig, Herrmann, 1916.
62 p. 20½ cm.

Thesis, Berlin, 1916.

ONLY ED

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 10:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-15-97 INITIALS: AP

TRACKING # : 27815

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Univ. Exchange.

Das Schlossergewerbe zu Berlin.

Kapitel I bis III.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
Genehmigt
von der Philosophischen Fakultät
der
Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Berlin.

Von
Paul Flatau
aus Leipzig.

Tag der Promotion: 28. April 1916.

Druck von Emil Herrmann senior in Leipzig.

94

Korreferenten:
Professor Dr. Herkner
Professor Dr. Sering

Mit Genehmigung der hohen Fakultät kommt hier nur der erste Teil der ganzen Arbeit zum Abdruck. Der Rest wird im Buchhandel erscheinen.

Inhaltsübersicht.

Seite

Vorwort 5
Quellennachweis 7
Einleitung 13

1. Teil.
Der Arbeitgeber.

1. Kapitel. Abgrenzung und Entwicklung des Schlossergewerbes 15
a) Entwicklung der Schlosserei und das Verhältnis zu verwandten Gewerben 15
b) Verhältnis von Fabrik und Handwerk innerhalb der Schlosserei 27
2. Kapitel. Zahl und Lage der Arbeitgeber 35
a) Die Angaben der Reichsstatistik 35
b) Lage und Einkommensverhältnisse 37
3. Kapitel. Die Organisation der Arbeitgeber 46
a) Die Organisation der Innungsmitglieder 46
b) Die Organisation des Arbeitgeberschutzverbandes . 55
4. Kapitel. Das Lehrlingswesen 63
5. Kapitel. Die sozialen Lasten 86

2. Teil.
Der Arbeitnehmer.

6. Kapitel. Zahl der Arbeitnehmer 102
Die Angaben der Reichsstatistik 102
7. Kapitel. Die Lohnverhältnisse 110
8. Kapitel. Unfall- und Krankheitsverhältnisse 128
a) Die Unfälle nach der Größe des Betriebes und dem Alter der Verletzten 128
b) Die Unfälle nach der Zeit des Geschehens . . . 144
c) Die Art und Ursache der Unfälle 155
d) Die Krankheitsverhältnisse 161

3. Teil.

Die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Seite

9. Kapitel. Die Lohnbewegungen im Schlossergewerbe 165
10. Kapitel. Die Regelung des Arbeitsverhältnisses . . 176
a) Tarifverträge 176
b) Arbeitsnachweis 184

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit wurde im Juli 1914 abgeschlossen. Der Weltkrieg hat mich daran verhindert, sie eher zu veröffentlichen und erst jetzt, da ich wegen der Folgen einer schweren Verwundung wieder in der Heimat bin, ist es mir möglich, sie drucken zu lassen. Der Anlaß zu der Untersuchung wurde im Berliner volkswirtschaftlichen Seminar gegeben und die Arbeit der philosophischen Fakultät der Universität Berlin zwecks Erlangung der Doktorwürde eingereicht und von dieser angenommen.

Ziel des Verfassers war es, die Verhältnisse des Schlossergewerbes nach allen Seiten zu beleuchten. Die Untersuchungen, die der Verein für Sozialpolitik ums Jahr 1895 über die einzelnen Handwerke veranstaltete, sind ja längst veraltet und bieten nur unzulängliche Bilder. Auf Grund einwandfreien Materials, das in der Hauptsache von der Schlosserinnung zu Berlin und der Nordöstlichen Stahl- und Eisen-Berufsgenossenschaft, Sektion 1, stammt, ist die Untersuchung aufgebaut worden. Der schönste Erfolg für die Mühen der Arbeit würde es sein, wenn auch für die andern Handwerke ähnliche Untersuchungen veranstaltet würden, die in ihrer Gesamtheit dann ein treffliches Bild des ganzen Handwerks bieten würden.

Allen denen, die an der Vollendung des Werkes mitgeholfen haben, sei hier nochmals Dank abgestattet. Meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Herkner, danke ich für vielfache Hinweise und Ratschläge bei der Abfassung. Am meisten bin ich Herrn Dr. Karwehl, Syndikus der Schlosserinnung zu Berlin, zu Danke verpflichtet. Er hat mir das reichhaltige Aktenmaterial, Druckschriften usw. der Innung in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellt und mir in vielen, oft stundenlangen Unterredungen, Aufschlüsse und Erklärungen mannigfachster Art gewährt. Ohne sein Entgegenkommen hätte der größte Teil der

Arbeit ungeschrieben bleiben müssen. In gleicher Weise fand ich Unterstützung bei Herrn Dr. Köbke, Leiter der Sektion I der Nordöstlichen Stahl- und Eisen-Berufsgenossenschaft. In wochenlanger, mühevoller Arbeit konnte ich in den Räumen der Berufsgenossenschaft Auszüge aus den umfangreichen Katastern und den tausenden von Aktenbündeln machen, wobei mir eigens hierfür ein Raum zur Verfügung gestellt wurde. Fast alle Beamte der Sektion I unterstützten mich dabei aufs liebenswürdigste und haben mir durch freiwillige Überstunden manche Arbeit abgenommen. — Dank sei auch Herrn Cohen, dem ersten Vorsitzenden des Metallarbeiterverbandes zu Berlin ausgesprochen. Herrn Regierungsrat Prof. Dr. Ephraim, Oldenburg, verdanke ich verschiedene Hinweise und Verbesserungen bei der Abfassung des Textes.

Leipzig, März 1916.

Paul Flatau.

Quellennachweis.

I. Akten usw.

Personalakten der Nord-Östlichen Stahl- und Eisenberufsgenossenschaft, Sektion Berlin.

Betriebskataster der Nord-Östlichen Stahl- und Eisenberufsgenossenschaft, Sektion Berlin.

Akten der Handwerkskammer zu Berlin, betr. die Frage „Fabrik oder Handwerk".

Kataster der Handwerkskammer zu Berlin über die Gewerbesteuersätze.

Akten der Schlosserinnung zu Berlin, betr. die Frage „Fabrik oder Handwerk".

Akten der Schlosserinnung zu Berlin, betr. den Prozeß gegen die Zeugschmiedeinnung zu Berlin.

II. Statistisches.

G. A. Klein, Die deutsche Arbeiterversicherung. 1911.

Statistik des Deutschen Reiches, Bde. 202—222.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 1895—1914.

Statistik der Arbeiterversicherung des Deutschen Reiches für die Jahre 1885—1906. Herausgeg. vom Reichsversicherungsamt. Berlin 1908.

Die Arbeiter-Krankenversicherung in Berlin und Vororten, herausgeg. vom statist. Amt der Stadt Berlin. 1895 bis 1912.

Reichsarbeitsblatt 1913, 1914.

Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamtes. Beihefte 1910 ff.

III. Berichte, Denkschriften, Zeitungen usw.

Quartalsberichte der Schlosserinnung zu Berlin. 1895—1914.

Berichte über die Verbandstage deutscher Schlosserinnungen. 1895—1914.

Geschäftsberichte der Schlosserinnung zu Berlin 1910—1913 (vorher erschienen keine).

Geschäftsberichte des Arbeitgeberschutzverbandes deutscher Schlossereien und verw. Gewerbe. 1911—1913.

Geschäftsberichte der Handwerkskammer zu Berlin 1901—1912.

Geschäftsberichte des Zentralvereins für Arbeitsnachweis. Berlin 1904—1913.

Jahresberichte der Ortsverwaltung Berlin des Deutschen Metallarbeiterverbandes 1902—1912.

Jahrbuch des deutschen Metallarbeiterverbandes für 1911 u. 1912.

Rechnungsberichte der Ortskrankenkasse der Schlosser und verw. Gewerbe zu Berlin 1911—1913.

Verwaltungsbericht der Nord-Östlichen Stahl- und Eisenberufsgenossenschaft, Sektion I. 1912 und 1913.

Verwaltungsbericht des Magistrats zu Berlin für das Etatsjahr 1912 (Bericht über das städtische Fach- und Fortbildungsschulwesen).

Verwaltungsbericht des preußischen Landesgewerbeamts. 1912—1914.

Protokolle des allgem. deutschen Innungs- und Handwerkertages. 1904—1910.

Denkschrift, betr. die Errichtung einer Schlosserei-Berufsgenossenschaft. Leipzig 1904.

Erwiderung des Verbandes deutscher Schlosser-Innungen auf die gegen die Errichtung einer Schlosserei-Berufsgenossenschaft erhobenen Einwände.

Denkschrift des deutschen Handwerks- und Gewerbe-Kammertags, betr. Abänderung der Gewerbeordnung vom 26. Juli 1897. Hannover 1912.

Übersicht über das Fortbildungsschulwesen und die gewerblichen Unterrichtsanstalten in Berlin. (30. Jahrg., 1913.) Herausgeg. von der städtischen Schuldeputation.

Vorschriften der Schlosserinnung zu Berlin zur Regelung des Lehrlingswesens.

Unsre Lehrlingsausbildung. Programmschrift der Fa. Ludwig Löwe.

Allgemeine Schlosserzeitung 1912—1913.

Handwerks-Zeitung 1912—1914.

Soziale Praxis 1912—1914.

Metallarbeiter-Zeitung 1912—1914.

IV. Sonstige Werke.

J. Altenrath, Das Lehrlingswesen und die Berufserziehung des gewerblichen Nachwuchses. (Schriften der Zentrale f. Volkswohlfahrt, 7. Heft, 1911.)

H. Beck, Lohn- und Arbeitsverhältnisse in der deutschen Maschinenindustrie am Ausgange des 19. Jahrh. Dresden 1902.

L. Bernhard, Akkordarbeit in Deutschland, 1903.

v. Bienkowski, Untersuchungen über die Arbeitseignung und Leistungsfähigkeit der Arbeiterschaft einer Kabelfabrik. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 134, 1910.)

W. Bucerius, Neuerungen in der Technik des Handwerks.

Calwer, Kost- und Logiswesen im Handwerk. Berlin 1908.

Claußen, Die Kleinmotoren.

H. Coelsch, Deutsche Lehrlingspolitik im Handwerk. 1910.

A. Düttmann, Führer durch die deutsche Arbeiterversicherung nach der Reichsversicherungsordnung.

Clemens Heiß, Auslese und Anpassung der Arbeiter in der Berliner Feinmechanik. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 134, 1910.)

— Die Entlöhnungsmethoden in der Berliner Feinmechanik. Berlin 1909.

Fanny Imle, Tarifentwicklung in der Metallindustrie 1904.

H. Karwehl, Die Streiks im Berliner Schlossergewerbe im Jahre 1909. (Flugblatt des Arbeitgeberschutzverbandes deutscher Schlossereien usw.)

G. Kessler, Arbeitgeberverbände. 1907. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 124.)

— Die Arbeitsnachweise der Arbeitgeberverbände. 1911.

Kulemann, Die Berufsvereine, Bd. III.

Dora Landé, Arbeits- und Lohnverhältnisse in der Berliner Maschinenindustrie zu Beginn des 20. Jahrh. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik.)

J. Loewe, Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben (Elektrotechnische Industrie) während der Jahre 1900 ff. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 107.) 1903.

G. Müller, Handwerkszeug und Handwerksmaschine.

Niefind, Existenzgrundlagen der Mittelbetriebe in der Berliner Maschinenindustrie. 1910.

R. Pape, Handwerk oder Fabrik, Insterburg 1905.

B. Pensky, Die Zukunft des Handwerks. Berlin 1909.

E. Plotke, Fabrik und Handwerk. Berlin 1903.

Dr. Reichelt, Die Arbeitsverhältnisse in einem Berliner Großbetrieb der Maschinenindustrie. Berlin 1906.

Reichsversicherungsordnung.

Rinkel, Die Schlosserei, Schmiederei und Kupferschmiederei in Berlin. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 65.) 1895.

Friedr. Schlesinger, Fabrik oder Handwerk. Leipzig 1908.

Schulte, Entlöhnungsmethoden in der Berliner Maschinenindustrie. Berlin 1906.

Schultze, Die Lehrlingsausbildung in Fabriken (in Jahrb. f. Nationalökon. u. Statistik 1913).

Fr. Schumann, Die Arbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 135.) 1911.

Georg Sievers, Fabrik und Handwerk (im Jahrb. f. Gesetzgeb., Verwaltung u. Volkswirtsch.) 1906.

Rich. Sorer, Auslese und Anpassung in einer Wiener Maschinenfabrik. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 135.) 1911.

P. Steller, Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben (Maschinenindustrie) während der Jahre 1900 ff. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 107.) 1903.

Victor Szczesny, Zur Handwerkerkonferenz im Reichsamt des Innern (Pr. Verw.-Blatt 32).

Die Unfallgefahr der Metallarbeiter im Bauberuf. Herausgeg. vom Metallarbeiterverband 1913.

Jos. Wilden, Aufgaben der Innungen zur Pflege des Lehrlingswesens. (Flugschriften der Zentrale f. Volkswohlfahrt, Heft 7, 1913.)

J. Zitzlaff, Arbeitsgliederung in Maschinenbauunternehmungen. 1913.

Einleitung.

Seit dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts haben wir auf allen Gebieten des industriellen Lebens einen besonders gewaltigen Aufschwung erlebt, einen Aufschwung, der ganze Industriezweige umgestaltet hat, oder sie erst neu ins Leben rief. Die eisenerzeugende und eisenverwertende Industrie ist hierbei mit in erster Linie beteiligt. Die große elektrische Industrie, der Automobilbau haben ihren Aufschwung erst seit jenen Jahren genommen. Aber auch die bestehenden Gewerbe haben eine tiefgehende Umgestaltung erfahren. Besonders der weitgehende Gebrauch von Werkzeugmaschinen und die fortschreitende Arbeitszerlegung und Arbeitsteilung geben der neuen Zeit ihr Gepräge..

Es will nun scheinen, als ob die Entwicklung einen gewissen Gipfelpunkt erreicht hätte, der sicher nicht der höchste erreichbare Punkt ist, der aber doch berechtigt, einmal Umschau zu halten und nach den augenblicklichen Verhältnissen zu fragen. Die großen Industrien sind schon sehr oft in letzter Zeit untersucht worden. Weniger häufig aber findet sich eine Untersuchung, die in monographischer Form ein kleines Gebiet eingehender durchforscht, als es bei einem Überblick über eine große Industrie möglich ist. Und doch bietet erst eine Aneinanderreihung solcher Einzelstudien die Möglichkeit, ein genaues Bild zu geben.

Es soll in folgendem das Schlossergewerbe in Berlin nach seinen heutigen Verhältnissen untersucht werden. Wenn dies auch in erster Linie zum Handwerk und nicht zur eigentlichen Industrie gehört, so hat doch gerade die Schlosserei mannigfache Beziehungen zu ihr. Einerseits gingen und gehen noch heute eine große Zahl von Maschinenfabriken, Werkzeugfabriken usw. aus der Schlosserei hervor, andererseits findet zwischen den gelernten Schlossern der Klein-, noch mehr der Mittelbetriebe und denen der größeren Betriebe ein ziemlich lebhafter Austausch

statt. Am stärksten treten wohl die Beziehungen im Lehrlingswesen hervor, da ein sehr großer Teil der handwerksmäßig ausgebildeten Schlosser in die Fabriken übergeht, wie später noch ausführlich zu zeigen sein wird. Daher glaube ich, daß die folgende Studie, bei der großen Bedeutung des Schlosserberufes in der Metallindustrie, auch für einen größeren Kreis, als den der Handwerker, von Interesse sein wird.

---

1. Teil.

Der Arbeitgeber.

1. Kapitel.

Abgrenzung und Entwicklung des Schlossergewerbes.

a) Entwicklung der Schlosserei und das Verhältnis zu verwandten Gewerben.

Was heißt heutzutage Schlosserei? Die Abgrenzung dieses Gewerbes hat auf zwei Dinge Rücksicht zu nehmen: Auf der einen Seite ist die Entwicklung der Schlosserei in den letzten Jahrzehnten zu berücksichtigen, mit ihrer Arbeitsgliederung innerhalb des alten Gewerbes und der Absprengung ganzer Teile desselben; und damit zusammenhängend die Abgrenzung gegen diese neuen und gegen alte verwandte Gewerbe. Auf der anderen Seite muß der Fortschritt vom Handwerks- zum Fabrikbetrieb mit seiner immer wiederkehrenden Frage: Fabrik oder Handwerk, in Betracht gezogen werden.

Von der Arbeit, von der die alte Schlosserei ihren Namen hat, dem Schlösser-Verfertigen, ist bei der handwerksmäßigen Schlosserei nichts mehr erhalten. Es ist heute etwas außergewöhnliches, wenn ein Schlossermeister noch ein Schloß herstellt. Die Herstellung dieses Artikels ist seit Ende der 80er Jahre allmählich ganz in die Hände des Großbetriebs und der Massenfabrikation übergegangen. Nur eine ganz besondere, vereinzelt einmal notwendig werdende Konstruktion, kann den Schlosser veranlassen, mit eigner Hand ein Schloß zu bauen. Sonst werden die fertigen Schlösser von den Fabriken bezogen, z. T. aus dem Rheinland und Schmalkalden. Nur der Bart des Schlüssels wird im Schlossereibetriebe zurecht gearbeitet.

In Berlin existieren, außer einer geringen Anzahl kleinerer Betriebe, die sich speziell mit der Schloßfabrikation abgeben, fünf größere Betriebe hierfür. Zu charakterisieren wären diese als Mittelbetriebe. Hervorgegangen sind sie wohl alle aus Schlossereien. Jedenfalls rechnen sie sich durchaus zu den Schlossereibetrieben und gehören auch der Schlosserinnung an.

Anfänglich wurden auch alle Baubeschläge, also Ecken, Bänder, Schilder usw. im Handwerksbetrieb gefestigt. Die neuere Entwicklung der Werkzeugmaschinen gestattet aber hier, bei dem großen Bedarf dieser Artikel, eine Massenfabrikation, gegen deren Billigkeit und Sauberkeit im einzelnen Artikel der Handwerksbetrieb nicht aufkommen konnte. Die Herstellung dieser Artikel geht ebenfalls allmählich an den Großbetrieb verloren. Die Bauschlossereien beziehen diese Artikel entweder direkt von den Fabriken, die größtenteils auch im Rheinland ihren Sitz haben, auch aus dem Schmalkaldener Bezirk, oder aber sie kaufen sie in den großen Eisenwarenhandlungen.

Diese beiden Arbeiten, das Schloßbauen und die Verfertigung der Baubeschläge, sind die wichtigsten Arbeiten, die bis Ende der 80er Jahre zur Haupttätigkeit der Schlosserei gehörten, die die Schlosserei aber heute nicht mehr ausführt. Die Art der übrigen Arbeiten ist im Prinzip dieselbe geblieben, wenigstens bei der eigentlichen Schlosserei. Von den Abzweigungen, die das Gewerbe erlitten hat, und die nun auch den Arbeitsprozeß beeinflußt haben, wird weiter unten zu reden sein.

Worin besteht nun heute in der Hauptsache die Schlosserarbeit?[1])

1. Zunächst gehört hierzu die schon erwähnte Bearbeitung der aus den Fabriken bezogenen Schlösser und Schlüssel. Beim Schloß selbst wird gewöhnlich nur ein geringes Befeilen usw. nötig sein, während beim Schlüssel die Ausarbeitung des Bartes durch Handarbeit erfolgt. Vor allem gehören aber hier die zahlreichen Reparaturarbeiten dazu, die Nachlieferung von Schlüsseln usw.

[1]) Vergl.: Erwiderung des Verbandes deutscher Schlosserinnungen auf die — — — — — — — gegen die Errichtung einer Schlosserei-Berufsgenossenschaft erhobenen Einwände. S. 5f.

2. In zweiter Linie kommt auch noch heute die handwerksmäßige Herstellung von eisernen Kassetten und Geldschränken in Betracht. Jedoch muß man hier diese handwerksmäßige Herstellung von der Fabrikation dieser Artikel scharf trennen. Bei der handwerksmäßigen Herstellung werden meistens nur die von der Fabrik bezogenen einzelnen Teile vom Handwerker zusammengesetzt und einander angepaßt. Dies geschieht aber, im Gegensatz zur Fabrikation, nur auf direkte Bestellung für den einzelnen Fall, nicht als Massenfabrikation. Die Geldschrankfabrikation im großen, für den Markt, spielt in Berlin eine große Rolle. Wir werden später auf diese eingehen. Hinzu kommt auch hier die Reparaturarbeit.

3. Der dritte Punkt, der die beiden ersten an Bedeutung weit übertrifft, ist die sog. Bauschlosserei. Unter ihr versteht man das Anbringen der Baubeschläge, meistens an Neubauten: also die Befestigung der Türen und Fenster, der Schlösser, Türgitter usw.

4. Von gleicher Bedeutung ist die sog. Kunstschlosserei oder Kunstschmiederei. Unter ihr versteht man die Herstellung von Gittern, Aushängeschildern usw. Ferner gehören auch leichtere Konstruktionsarbeiten, wie der Bau von Schaufensterkästen, kleinen Kiosken, hierher, und die mehr künstlerischen Arbeiten wie Herstellung von Grabkreuzen, Leuchtern usw.

Auf diese vier Gebiete beschränkt sich in der Hauptsache die eigentliche Schlosserei. In der Praxis läßt sich freilich diese Trennung nicht so scharf durchführen. Die verschiedenen Arten gehen ineinander über und verwandte Arbeiten werden mit übernommen.

Die Schlosser, die sich vorwiegend oder ausschließlich mit den beiden zuerst genannten Arbeiten, der Zurichtung von Schlössern und Schlüsseln, sowie von Kassetten usw. beschäftigen, sind fast stets nur Reparaturschlosser, die in Betrieben kleinen und kleinsten Schlages ein kümmerliches Leben führen.[1]) Als nun in den 90er Jahren die Fahrradindustrie einen großen Aufschwung nahm und sich das Zweirad mehr und mehr als Verkehrsmittel einbürgerte, da legte sich ein großer Teil dieser Schlosser auf die

[1]) Vergl. hierzu das 2. Kapitel.

Reparatur dieser Räder. Zum Teil blieben dann diese beiden Arten der Schlosserei, also die eigentliche Reparaturschlosserei und die Fahrradschlosserei, nebeneinander bestehen. Meistens trat aber zu der Fahrradreparatur ein mehr oder weniger schwunghafter Handel mit Fahrrädern. Oft überwiegt der Handel den Schlossereibetrieb ganz erheblich, so daß von der Schlosserei hier oft wenig noch zu spüren ist. Wenn zu der Fahrradreparatur der Fahrradhandel hinzugekommen ist, dann werden eigentliche Schlossereireparaturen nicht mehr im Betrieb ausgeführt. Der Inhaber ist dann reiner Fahrradschlosser. Sehr viele dieser Fahrradschlossereien sind nun nicht erst auf dem Umweg über die eigentlichen Schlossereibetriebe entstanden, sondern sie sind von vornherein als Fahrradschlossereien gegründet. In diesem Falle ist fast stets eine Fahrradhandlung mit dem Betrieb verbunden.

Noch ein zweiter Weg bot sich den Reparaturschlossern, ihren Betrieb umzugestalten. Das war die Einbeziehung von Maschinenreparaturen in ihr Arbeitsfeld. Jedoch ist zu bemerken, daß dies nur besonders tüchtigen und intelligenten Leuten möglich war. Denn das, was gemeinhin als Maschinenschlosserei bezeichnet wird, ist ursprünglich und eigentlich gar keine Schlosserarbeit, sondern gehört vielmehr zur Tätigkeit des Maschinenbauers. Indes, die Bezeichnung hat sich einmal eingebürgert, es liegt kein Grund vor, sie zu ändern. Sie wird ihren Ursprung eben daher haben, daß viele Schlosser Maschinenbauer wurden, oder doch wenigstens Maschinenreparateure. Die kleineren Maschinenschlosser in Berlin sind alle nur Reparaturschlosser; die größeren Betriebe sind meistens auch nur Reparaturwerkstätten, haben aber großenteils das besondere Merkmal, Zweigniederlassungen oder Filialbetriebe größerer Unternehmungen Berlins oder anderer Städte zu sein.[1]) Diese Maschinenschlossereien sind nun ebenfalls keineswegs sämtlich aus den eigentlichen Schlossereien hervorgegangen, sondern sie sind auch sehr oft direkt als solche gegründet. Insbesondere sind die Filialbetriebe größerer Unternehmungen von vornherein als Maschinenschlossereien gegründet. Die

[1]) Vergl. Niefind, Existenzgrundlagen der Mittelbetriebe in der Berliner Maschinenindustrie. 1910. S. 21 ff.

Neugründungen als Maschinenschlossereien erfolgen, soweit nicht Zweigniederlassungen größerer Betriebe in Betracht kommen, sehr oft durch ältere Werkmeister der Maschinenfabriken, die sich selbständig machen wollen. Aber, wie gesagt, dies sind alles nur Maschinenreparaturschlossereien. Von den Maschinenschlossereien, aus denen sich die heutigen Maschinenfabriken, besonders die Werkzeugmaschinenfabriken entwickelt haben, wird später die Rede sein. Diese sind jedenfalls nicht, oder höchstens einmal in einem ganz vereinzelten Falle, aus den kleinen Reparaturschlossereien hervorgegangen.

Zwischen die vorhin erwähnten Fahrradschlossereien und die Maschinenreparaturschlossereien gehören die Nähmaschinenschlossereien. Es sind ebenfalls alles Reparaturbetriebe. Z. T. stehen sie in enger Beziehung zu den Fahrradschlossereien, und zwar derart, daß in demselben Betriebe Reparaturen, sowohl an Fahrrädern wie an Nähmaschinen vorgenommen werden. Andererseits gibt es wieder Maschinenreparaturschlossereien, die sich auch mit der Reparatur von Nähmaschinen befassen.

Die dritte Gruppe ist die Bauschlosserei, deren heutige Tätigkeit schon kurz gekennzeichnet wurde. In früherer Zeit war die Tätigkeit des Bauschlossers von der des eigentlichen Schlossers nicht sehr verschieden. Genau so wie der eigentliche Schlosser sich seine Stangen und Platten usw. selbst herstellte und zurichtete, stellte sich der Bauschlosser seine Bänder, Schlösser, Ecken usw. her. Die ganze Tätigkeit war rein handwerksmäßig wie bei jeder anderen Schlossertätigkeit auch. Zu dem Verfertigen der Schlösser usw. kam später noch das Anschlagen an den Türen und Fenstern usw. hinzu. Das war die Zeit, wo noch jeder Lehrling bei der Gesellenprüfung ein Schloß verfertigen mußte. Wie schon anfangs dargestellt wurde, ist die Schloßfabrikation zum reinen Fabrikbetriebe geworden. Zunächst herrschte das Bestreben, die Arbeit zu vereinfachen: es war ziemlich mühsam, ein Schlüsselloch aus einer Blechplatte auszumeiseln. So kam man zu einem Hilfswerkzeug, bei dem man mit einem Hammerschlage das Schlüsselloch mit Bart ausstoßen konnte. Nun hatte gerade der Bauschlosser sehr viel Bohrlöcher zu bohren. Dies nahm auch mit guten Bohrmaschinen doch eine ziemliche Zeit in Anspruch.

Um hier nun Zeit und Arbeit zu sparen, baute man die sog. Knacker, das sind Handhebelpressen. „Diese bestanden aus einem Körper, Zylinder oder Schieber, welcher durch eine excentrische Scheibe mit langem Hebel in Bewegung gesetzt wurde."[1]) Je nach der Größe dieser Knacker konnte man verschieden starke Eisen und Bleche auf einen Ruck durchbohren. Diese Vereinfachung brachte man nun in Verbindung mit dem Schloßbau. An Stelle des einfachen runden oder viereckigen Stempels bei dem Knacker, verwendete man auswechselbare Fassonstempel, die die Form des auszustanzenden Schlüsselloches hatten. Dieses „Ausstanzen" wurde jetzt eine sehr wichtige Tätigkeit.

Von hier ab geht jedoch die Entwickelung nicht mehr ganz einheitlich vor sich, sondern der Weg teilt sich, wenn auch die Verschiedenheit oft nicht sehr groß ist.

Nachdem man einmal dies neue Prinzip im Schloßbau herausgefunden hatte, kam man bald auf immer bessere, aber auch kompliziertere Methoden; und zwar nicht nur für den Schloßbau, sondern auch für die Bearbeitung anderer Eisen usw. zu anderen Zwecken. So wurden bei Prägungen, z. B. bei den Adlern an Militärhelmen, nach dem die Prägung ausgeführt war, der „Anfall" ringsum mit der Laubsäge abgeschnitten. Das ließ sich natürlich sehr viel einfacher durch das Stanzen erreichen. Dazu reichten aber die Handhebelpressen nicht mehr aus. „Die Führung war nicht präzis genug und der Druck war zu gering." Die Maschine wurde vervollkommnet, und es entstand die sog. Handspindelpresse oder der Balanzier. In der ersten Zeit wurden alle diese Werkzeuge „Stanzen" genannt; heute heißen sie gewöhnlich „Schnitte". Die Betriebe, in denen sie hergestellt werden, heißen „Fabriken für Stanzen und Schnitte".

Das ist der eine Weg, der von der Bauschlosserei hinwegführt zu einer weiteren Entwickelung. Er hat seinen Ursprung in der Tätigkeit des Ausstanzens für den Schloßbau.

Der andere geht nun auch in der Richtung der Vervollkommnung der Werkzeuge. Aber er beschränkt sich nicht bloß auf die Stanzerei, sondern es kommen auch die anderen Tätigkeiten des Schlossers, wie Bohren, Hobeln, Fräsen usw. in Betracht.

[1]) Vergl. hierzu und für das folgende: Akten der Schlosserinnung zu Berlin betr. den Prozeß gegen die Zeugschmiedeinnung zu Berlin.

Alle die hierzu nötigen Werkzeuge werden vervollkommnet und werden allmählich zu komplizierten Maschinen. Die Betriebe, in denen sie hergestellt werden, sind die „Werkzeugmaschinenfabriken".

Die vorhin erwähnten Stanzen- und Schnittemacher sind nun auch Werkzeugmaschinenbauer, aber sie bauen eine ganz bestimmte Art von Werkzeugmaschinen, die in den übrigen Werkzeugmaschinenfabriken nicht gebaut werden.

Diese Entwicklung ging also aus der Bauschlosserei hervor. Sämtliche Werkzeug- und -Maschinen-Fabrikanten Berlins sind gelernte Bauschlosser. Vor etwa 30 Jahren setzte diese Bewegung in Berlin ein und zuerst waren es ganz wenig Betriebe, etwa vier an der Zahl, die die neuen Maschinen bauten. Sehr umumfangreich waren sie nicht; sie hatten eine geringe Arbeiterzahl. Allmählich nahmen sie aber einen größeren Umfang an und vermehrten sich sehr. Eine größere Anzahl von Bauschlossereien wandte sich dem Bau dieser Maschinen zu. Heute sind es etwa 30 Betriebe in Berlin, die zu ihm gerechnet werden. Es ist ohne weiteres klar, daß die Bauschlosser, die diesen Prozeß nicht mitmachen konnten oder wollten und bei dem handwerksmäßigen Betriebe blieben, nicht mehr viel von ihrer ursprünglichen Tätigkeit behielten. Der Schloßbau ging verloren, ebenso die Herstellung der Beschläge; durch die Werkzeugmaschinen, die bei ihrem hohen Preise für den kleineren und oft auch mittleren Betrieb nicht anschaffbar waren, wurde ihnen auch die Bearbeitung der Beschläge teilweise aus der Hand genommen. Was übrig blieb, ist die bloße Anschlägerarbeit, d. h. das Anbringen der Schlösser und Beschläge an Türen, Fenstern usw. Der ganze Bauanschlägertarif, der für dieses Gewerbe in Berlin existiert und auf den im 9. Kap. zurückzukommen sein wird, befaßt sich ausschließlich mit diesen Arbeiten.

Freilich ist diese ganze Anschlägertätigkeit nun eine Arbeit, zu der man nicht unbedingt gelernter Schlosser zu sein braucht. Das ist denn auch der Grund für die ständigen Klagen der Bau-

schlossereien über fremde Konkurrenz. Auf der einen Seite sind es die großen Eisenwarengeschäfte, die mit der Lieferung der Beschläge zugleich das Anschlagen durch eigene Leute übernehmen unter Übergehung der Bauschlossereien. Dann sind es wieder die Tischler- und Zimmermeister, die hier Konkurrenz bereiten und schließlich auch größere Baufirmen, die neben eigenen Maurern und Zimmerleuten auch eigene Anschläger haben.

Anfänglich gehörte zur Bauschlosserei auch das Anbringen von Klingeln und Telephonen. Dieser Zweig hat sich vollständig verselbständigt und ist heute in die Hände der Installateure übergegangen. Teilweise führen diese noch heute, soweit sie mit der Bauschlosserei in Verbindung standen, Schlosserarbeiten aus, größtenteils gehen solche Installateure aber aus dem Klempnereien hervor, und die Verbindung Klempnerei und Installation findet man sehr häufig.

Da hier einmal von den Klempnern die Rede ist, mag erwähnt werden, daß in Berlin wenigstens auch die Verbindung von Klempnerei und Schlosserei vorkommt. Die Betriebe dieser Art gehören aber alle zu den kleinen Reparaturwerkstätten. In größeren Betrieben hat die Klempnerei nichts mit der Schlosserei zu tun.

Wir wenden uns nunmehr dem 4. Punkt der obigen Einteilung zu, der Kunstschlosserei.[1]) Es wurde schon erwähnt, daß dieser Zweig der Schlosserei auch Kunstschmiederei genannt wird, da die Kunstschlosserei mit der Schmiederei z. T. recht eng zusammenhängt. In beiden Betriebsarten wird geschmiedet, d. h. glühendes Eisen mit dem Hammer bearbeitet. Daraus, daß diese Tätigkeit in einem Betriebe ausgeübt wird, kann man noch nicht schließen, ob er zur Schmiederei oder Schlosserei gehört.

Der Unterschied kann erst in drei Merkmalen gesehen werden: in der Art des Rohmaterials, in den Werkzeugen und in der Art, wie die Tätigkeit ausgeübt wird. Das Material des Schlossers ist viel weniger grob: er braucht ein feineres Guß- oder Walzeisen; besonders das sog. Tempergußeisen wird viel verwendet; ebenso feiner Stahl. Das Material des Schmiedes ist viel roher, gröber und meistens auch massiger.

[1]) Vergl. Denkschrift betr. die Errichtung einer Schlosserei-Berufsgenossenschaft, Leipzig 1904. S. 22.

Der Verschiedenheit des Materials entspricht eine solche der Werkzeuge. Der Schlosser hat die feineren und leichteren. Den schweren großen Schmiedehammer findet man nicht bei ihm. Er braucht Maschinen, Fräsmaschinen, Drehbänke usw.

Verursacht werden diese Unterschiede eben durch die Verschiedenheit der Arbeiten, die in beiden Betrieben ausgeführt werden. Die Arbeit des Schlossers ist genauer und exakter, sie bedarf einer guten Schulung und einer sicheren Hand. Der Schlosser muß oft kunstgewerblich gebildet sein, oder sollte es wenigstens sein. Die Herstellung von Ornamenten, künstlerischen Gebrauchsgegenständen, wie Leuchtern, Schalen, Schildern usw. erfordert einen guten Geschmack, neben einer großen technischen und manuellen Geschicklichkeit. Die Gegenstände, die der Schmied herstellt, sind viel gröber: Hufeisen, Bänder für Wagenräder, grobe Ketten, Wagengeschirr usw. Die Muskelkraft spielt noch eine große Rolle in der Schmiederei. Die Verwendung von Maschinen tritt ganz zurück gegen diese Handtätigkeit. „Der Schmied ist der wahre Handarbeiter unter den Eisenarbeitern."

So läßt sich die Schlosserei und Kunstschmiederei von der eigentlichen Schmiederei trennen.

Neben dieser eigentlichen Schmiederei existiert nun die sogenannte „Zeugschmiederei", gegen die die Schlosserei ebenfalls abzugrenzen ist. Die Arbeiten, die die Zeugschmiede ausführen und auch früher ausgeführt haben, sind ebenfalls Arbeiten am Schmiedefeuer. Es sind in der Hauptsache „allerhand Kleinwerkzeuge, wie Zuckerzangen, Korkzieher, Schusterzangen, Drahtzangen, Beißzangen, Kaffeemühlen, Schuhahlen", auch Hackmesser und Sensen usw.

Der Unterschied der Zeugschmiederei von der eigentlichen Schmiederei besteht darin, daß sie weniger grobe Ware fertigt und daß demzufolge eine größere Geschicklichkeit im Schmieden erforderlich ist. Die Haupttätigkeit besteht aber bei beiden Arten im Schmieden. Und hierin liegt nun auch wieder der Unterschied der Zeugschmiederei von der Schlosserei. Daß in der Schlosserei, besonders der Kunstschlosserei, auch geschmiedet wird, sahen wir schon. Aber das Schmieden in der Schlosserei ist gewissermaßen nur ein vorbereitendes Stadium. Die Hauptarbeit geschieht

dann am Schraubstock. Dort wird die Arbeit befeilt und ausgearbeitet. Dazu kommt die Arbeit an der Stoßmaschine, an der Drehbank, an der Hobel- und Fräsmaschine usw., die Arbeit am Schraubstock ist aber am wichtigsten. Gerade diese Schraubstockarbeit und die Arbeit an den anderen Hilfsmaschinen fällt bei der Zeugschmiederei ganz weg oder nimmt nur einen geringen Bruchteil des ganzen Arbeitsprozesses in Anspruch. Die geschmiedeten Arbeitsstücke werden meistens nur noch blank gemacht, und hier findet der Schleifstein in größerem Maße Anwendung.

Es ist bekannt, daß die hauptsächlichsten der oben genannten Gegenstände heute nicht mehr mit Vorteil im einzelnen Handwerksbetrieb hergestellt werden können. Die Verfertigung von Sensen, Zangen usw. geschieht heute fast ausschließlich in großen Fabrikbetrieben, z. T. aber auch in der Thüringschen Hausindustrie. Das Gewerbe der Zeugschmiede ist fast vollkommen eingegangen, und richtige Zeugschmiede gibt es in Berlin eigentlich nicht mehr. Was noch in Berlin übrig ist von diesem Gewerbe, sind Handlungen mit Haus- und Küchengeräten, die auch das Schleifen von Messern besorgen.

Ein Teil der früheren Zeugschmiede legte sich nun mit dem Aufkommen der Werkzeugmaschinen auf die Herstellung gewisser Ausstanzmesser, die zur Verfertigung künstlicher Blumen gebraucht werden und zur Sohlenstanzerei in den Schuhfabriken. Die Herstellung der Ausstanzmesser für diese beiden Gewerbe darf man aber nicht verwechseln mit der Industrie der Stanzen und Schnitte. Der Name ist hier sehr irreführend. Denn tatsächlich handelt es sich bei letzteren gar nicht um ein Schneiden, sondern das Material wird durchstoßen oder zerrissen. Durch einen Schnitt läßt sich eine Platte von etwa 10 mm Durchmesser überhaupt nicht zerschneiden. Zerreißen, pressen oder biegen wären hier die richtigen technischen Ausdrücke. Die Schnitte, die der Werkzeugmacher, d. h. eben der Fabrikant für Stanzen und Schnitte baut, sind keine Messer wie jene Ausstanzmesser für die Herstellung von Sohlen und künstlichen Blumen. Es sind vielmehr „gerade, flache Platten, welche in den verschiedensten Formen angefertigt werden, um damit das Metall in der gewünschten Form zu durchstoßen oder zu durchbrechen, nicht aber zu durchschneiden".[1])

Die Industrie der Stanzen und Schnitte nahm von der Bauschlosserei ihren Ausgang, wie wir bereits sahen. Die Handwerker aber, die heute jene Ausstanzmesser für die Sohlen- und Blumenstanzerei machen, haben mit dieser Entwicklung nichts zu tun und hatten auch früher nichts mit ihr zu tun. Sie nennen sich noch heute Zeugschmiede, obwohl die eigentliche Zeugschmiederei so gut wie eingegangen ist. Sie verfielen auf die Herstellung jener Messer, weil bei deren Verfertigung auch die Haupttätigkeit im Schmieden und im nachfolgenden Schleifen bestand. Weiter erstreckte sich aber die Tätigkeit der Zeugschmiede nie. Sie haben vor allem nie die zu den Ausstanzmessern gehörigen Maschinen gebaut. Darin waren sie stets von den Werkzeugmaschinenbauereien abhängig. Die Betriebe für Stanzen und Schnitte bauten aber von vornherein auch die zugehörigen Maschinen mit, sie sind, wie wir gesehen haben, richtige Werkzeugmaschinenbauereien.

Die Ausstanzmesser des Zeugschmiedes sind für die Produkte der Betriebe für Schnitte und Stanzen unbrauchbar. Der Zeugschmied kann eine brauchbare Stanze überhaupt nicht herstellen, denn seine Hauptarbeit ist das Schmieden und Schleifen. Für die Herstellung der Stanzwerkzeuge, besonders der kombinierten Schnitte, ist eine sehr exakte Arbeit nötig, zu der die Hobel-, Fräs- usw. Maschinen herangezogen werden müssen, und bei der besonders die Tätigkeit am Schraubstock von Wichtigkeit ist.

Wir hoffen, den Unterschied der beiden Entwicklungsreihen genügend klargelegt zu haben: die Bauschlosserei mit ihren beiden Ablegern, der speziellen Stanzen- und Schnittfabrikation und der allgemeinen Werkzeugfabrikation auf der einen Seite, und auf der anderen Seite die fast eingegangene Zeugschmiederei, die von der eigentlichen Schmiederei kam und aus der sich die heutige Fabrikation von Ausstanzmessern entwickelt hat.

Wenn wir diese beiden Momente im Auge behalten, so muß

---

[1]) Vergl. Akten etc. gegen die Zeugschmiedeinnung.

ein Streit, der jetzt zwischen der Berliner Schlosserinnung und der kleinen Zeugschmiedeinnung ausgebrochen ist, um so verwunderlicher anmuten. Die Reichsstatistik führt in der Betriebsstatistik von 1907 im ganzen 1045 Schlossereibetriebe in Berlin (ohne die Vororte) gegenüber von 10 Betrieben, die sich als zur Zeugschmiederei gehörig bezeichneten, auf. Man sieht also, wie klein und unbedeutend das Gewerbe schon damals war. Ein weiteres Anzeichen für die völlige Bedeutungslosigkeit dieses Gewerbes ist die Angabe der amtlichen „Übersicht über das Fach- und Fortbildungsschulwesen" in Berlin, in der unter 36203 Lehrlingen ein einziger Zeugschmiedelehrling aufgeführt wird! Dagegen gab es bei den Werkzeugmachern 654 Lehrlinge, bei den Schnitt- und Stanzenmachern 227, bei den übrigen Schlossern und Maschinenbauern zusammen 5485 Lehrlinge.[1])

Auf dem anderen Gebiet, das noch zur Kunstschlosserei gehört, dem Bau von Gittern, leichten Eisenkonstruktionen ist die Abgrenzung gegen andere Gewebe weniger schwierig. Diese Arbeiten haben unumstritten zur Schlosserei gehört. Nur bei den zuletzt genannten leichten Eisenkonstruktionen macht sich in neuerer Zeit die Einwirkung und Konkurrenz der größeren Eisenbauanstalten sehr bemerkbar.[2]) Der Bau von eisernen Treppen, Oberlichten, Wintergärten usw. war allmählich überwiegend in die Hand der Schlossereien geraten. Jetzt wenden sich nun auch die großen Eisenkonstruktionswerkstätten diesem Gebiete zu. Sie können sich hier vor allem auf ihre technische Überlegenheit stützen. Gewöhnlich werden dann dort Abteilungen für leichte Eisenkonstruktion eingerichtet, mit einem besonders hierfür geschulten Personal. Im allgemeinen halten aber die Schlossereien diese Konkurrenz aus, wenigstens wenn sie selbst größere Betriebe sind, die hier ebenfalls eine beschränkte Spezialisation eintreten lassen können. Wo aber die Art des Betriebes ein Nebeneinanderbestehen von Eisenkonstruktions- und anderen Schlossereiarbeiten als unrentabel oder unpraktisch erwies, finden wir die Spezialisation durchgeführt: so gibt es eine Anzahl Betriebe in Berlin, die sich ausschließlich oder zum überwiegenden Teil mit Schaufensterausbauten und Schaukästen oder auch nur mit einem dieser Gebiete befassen.

Ein besonderes Feld nimmt schließlich die Geldschrankschlosserei ein. Berlin ist ein Hauptplatz für diese Industrie und beherbergt die bedeutendsten Unternehmungen dieser Art. Die Unternehmer dieser Art rechnen sich zu den eigentlichen Schlossern und gehören zum Teil auch der Schlosserinnung an.

[1]) Trotzdem erhebt nun die Zeugschmiedezwangsinnung die absurd klingende Forderung, daß die Betriebe für Stanzen und Schnitte ihr, der Zeugschmiedeinnung, anzugehören haben. Sie benutzt hier die willkommene Verwirrung, die die Namen der von ihren Mitgliedern gefertigten Fabrikate („Ausstanzmesser") mit denen der Betriebe für Schnitte und Stanzen („Stanzen") anrichtet. Daß ein solcher Anspruch vollkommen hinfällig ist, zeigt die oben dargetane Entwicklung. Die Sache entbehrt aber insofern nicht des Humores, als sich die Zeugschmiede allen Ernstes auf ein Generalprivileg aus dem Jahre 1735 stützen! — Vergl. auch Kapitel 4.

[2]) Vergl. Allgemeine Schlosserzeitung, vom 20. II. 1912.

b) Verhältnis von Fabrik und Handwerk innerhalb der Schlosserei.

Bei der geschilderten Entwicklung der Schlosserei wurde schon darauf hingewiesen, wie in einzelnen speziellen Gebieten aus dem handwerksmäßigen Gewerbe sich allmählich ein Fabrikbetrieb herausbildet. Bei diesem Punkte, Fabrik und Handwerk, müssen wir nun noch etwas verweilen, obwohl gerade er zu den unerquicklichsten gehört. Die Frage, die wir zu beantworten suchen, ist: Welche Schlossereibetriebe hat man zu den Handwerks-, welche zu den Fabrikbetrieben zu rechnen und welche Merkmale sind hierfür als Kriterien anzusehen?

Den direkten Anlaß zu dieser Fragestellung geben die Bestimmungen der Reichsgewerbeordnung. In dieser werden besondere Bestimmungen getroffen für die Fabrikbetriebe und für die Handwerksbetriebe. Die Schwierigkeit liegt nun darin, daß die RGO. es unterläßt, genaue Definitionen für die beiden Begriffe zu geben. Obwohl man hier nun einwenden könnte, daß ein Eingehen auf diesen Gegenstand eher in eine Schilderung des gesamten Handwerks gehörte, statt in eine Untersuchung, die sich mit einem so verhältnismäßig kleinen Gebiet, wie das

der Berliner Schlosserei, beschäftigt, so glauben wir dennoch nicht darauf ganz verzichten zu können. Denn die Beantwortung der oben gestellten Frage, welche Schlossereibetriebe handwerksmäßig seien, welche fabriksmäßig, ist von unzweifelhaftem Interesse für die Schlosserei.

Wann kann die Frage: Fabrik oder Handwerk aufgeworfen werden:

Es kann in 4 Fällen geschehen:

1. Bei der Frage der Zugehörigkeit zu einer Innung (§§ 96 und 100 h RGO.) oder zu einer Zwangsinnung (§ 100 f RGO.).
2. Bei Beschwerden über die Heranziehung zu den Kosten der Handwerks-Kammer (§ 103e RGO. und Anordnung des Oberpräsidenten vom 25. IV. 1908, Amtsblatt S. 215).
3. Bei Beschwerden über die Heranziehung zu den Kosten der Handelskammer (§§ 1 und 4 HGB.).
4. Bei den Bestimmungen über das Lehrlingswesen im Handwerk (§§ 129—132a RGO.).

Diese vier Fälle können also den Anlaß bieten zur Aufrollung der Frage, ob der betr. Betrieb ein Fabrikbetrieb usw. ist. Daß die Entscheidungen hierüber stets so verschieden ausfallen, hat zwei Gründe: einmal liegt die Schwierigkeit in dem verschiedenen Instanzenweg mit ganz verschiedenen Behörden, die über die einzelnen genannten Punkte zu entscheiden haben, so daß schon aus diesem äußeren Grunde ein Übereinstimmen der Urteile schwer sich erreichen läßt. Zum andern ist es die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit, genaue Merkmale für die beiden Begriffe aufzustellen, die es zu keiner klaren Entscheidung kommen läßt.

1. Die Behörden, die für die in Betracht kommenden Entscheidungen in Frage kommen können, sind folgende.[1]) Zunächst die ordentlichen Strafgerichte, und zwar bei Fragen über das Lehrlingswesen im Handwerk und über Arbeiterschutzbestimmungen.[1]) Eine zweite Gruppe von Behörden, die solche Entscheidungen fällen kann, sind die Verwaltungsbehörden; diese haben zu befinden über die Zugehörigkeit zur Handwerks-Kammer und zur Innung, ferner über die Vorschriften dieser beiden über das Lehrlingswesen bei Übertretungen dieser Vorschriften. Drittens kommen die ordentlichen Zivilgerichte in Betracht bei Streitigkeiten über die Zugehörigkeit zur Handelskammer. Und schließlich kann ein Einspruch gegen die Handelskammerbeiträge durchgefochten werden auf dem Wege: Handelskammer — Bezirksausschuß — Oberverwaltungsgericht.

[1]) Vergl. Szczesny, Zur Handwerkerkonferenz im Reichsamt des Innern; im Pr. Verw.-Blatt 32.

Daß es bei diesen verschiedenen Behörden schwer zu einheitlichen Rechtssprüchen kommt, liegt auf der Hand. Dabei muß noch bemerkt werden, daß sich die Schwierigkeiten durch zwei Momente erhöhen: für zwei der oben erwähnten Punkte, nämlich für die Heranziehung zu den Handelskammerbeiträgen und für die Lehrlingsfragen kommen je zwei Gruppen von Entscheidungsbehörden in Betracht: über die Handelskammerbeiträge können sowohl die ordentlichen Zivilgerichte, wie die Handelskammern ff. befinden, und über das Lehrlingswesen können sowohl die ordentlichen Strafgerichte wie die Verwaltungsbehörden Entscheidungen fällen. Das zweite erschwerende Moment liegt darin, daß nach § 155 RGO. die Verwaltungsbehörden in jedem Bundesstaat verschieden sein können. Die geforderte Vereinheitlichung des Instanzenweges ist nur allzu berechtigt!

Eine Untersuchung über die Handwerks- oder Fabriksmäßigkeit in der Schlosserei auf Grund einer vergleichenden Übersicht über die Urteile obengenannter Instanzen vorzunehmen, erscheint als eine höchst unerquickliche, z. T. auch ganz unmögliche Arbeit. Ein positives Resultat würde, wie die im voranstehenden Literaturverzeichnis genannten Werke erkennen lassen, nicht zutage ge-

[1]) Diese letzteren treten in neuester Zeit allerdings ganz zurück, seitdem der Abschnitt IV Titel VII RGO. infolge der Abänderung durch die Novelle vom 28. Dezember 1908 lautet: „Bestimmungen für Betriebe, in denen in der Regel mindestens 10 Arbeiter beschäftigt werden" anstelle des früheren Titels „Verhältnisse der Fabrikarbeiter".

fördert werden. Der Rahmen dieser Arbeit würde auch dadurch überschritten.

2. Vielleicht ist es möglich, auf einem zweiten Wege zu einem besseren Resultat zu kommen: lassen sich Merkmale aufstellen, die mit ziemlicher Sicherheit entscheiden lassen, ob ein Betrieb zum Handwerk oder zur Fabrik gehört?

Ein Unternehmen kann handwerksmäßig sein oder nicht, je nach dem man die Produktionstechnik oder die Leitung betrachtet.[1]) Maßgebend dafür, ob ein Handwerksbetrieb vorliegt, kann aber nur die Art und Weise des inneren Betriebes, die gesamten Betriebsverhältnisse sein, nicht die formelle Leitung[2])

Wichtig sind hier einige Reichsgerichtsentscheidungen. Als Hauptforderung stellen sie zunächst auf, daß die Gesamtverhältnisse des Betriebes als entscheidend anzusehen sind.[3]) Als allgemeine Merkmale für den Begriff Fabrik haben dann die folgenden Punkte zu gelten:

1. Es muß Arbeitsteilung stattfinden zwischen der kaufmännischen Tätigkeit des Unternehmers und der technischen der Gehilfen.
2. Arbeitsteilung unter den Gehilfen.
3. Vorhandensein einer größeren Arbeiterzahl.
4. Verhältnismäßig große Ausdehnung der Betriebsräume und der stehenden Betriebseinrichtungen.
5. Großer Umfang der Produktion.
6. Umfangreiche Verwendung von Kraft- und Arbeitsmaschinen.

Die Aufstellung dieser Momente hat nun allerhand Widerspruch in den Handwerkerkreisen erweckt. Die relative Bedeutung obiger Definition liegt auf der Hand. Es sind keine eigentlichen Unterscheidungsmerkmale, die hier gegeben werden, sondern es sind gewissermaßen nur die Wegweiser, die angeben, in welcher Richtung die Abgrenzung zu suchen ist. Die wirkliche Grenze muß in jedem einzelnen Falle erst gesucht werden. Es sind zu jenen Punkten alle möglichen mehr oder weniger geringfügigen Abänderungen vorgeschlagen worden. Die letzte genaueste Fassung scheint in der „Denkschrift des deutschen Handwerks- und Gewerbe-Kammertags betreffend Abänderung des Handwerkergesetzes vom 26. Juli 1897" enthalten zu sein.

[1]) G. Sievers, Fabrik und Handwerk usw., S. 268.

[2]) Vergl. Entscheidung des O. V. G. III. Senat 8. 12. 04 (Akten der Handwerkskammer).

[3]) Vergl. R. G. 15. 2. 83; 18. 10. 86; 13. 12. 87; 11. 3. 01; 21. 11. 04; Entscheidungen 8, 124; 14, 423; Reger 8, 359; H. M. Bl. 02, 42; Gew. A. 4, 645; ferner K. G. 4. 5. 08; Gew. A. 8, 142 und Sächs. O V. G. 18. 10. 00; Gew. A. 1, 150.

Wir wollen sehen, ob sich an Hand dieser Aufstellungen ein Weg finden läßt, der zu einer Entscheidungsmöglichkeit in der Berliner Schlosserei führt.

Die Denkschrift will also, daß folgende Momente bei der Beurteilung der Frage Fabrik oder Handwerk ausschlaggebend sein sollen.

1. Die Art der Arbeitsteilung.
2. Die mehr mechanische oder kunstgemäße Mitwirkung der Arbeiter.
3. Die vorwiegende Beschäftigung von handwerksmäßig und in mehrjähriger Lehrzeit ausgebildeten Gesellen oder von ungelernten Arbeitern.
4. Die mehr oder minder umfassende Verwendung von Arbeitsmaschinen.
5. Herstellung der Gegenstände auf Bestellung und Einzelverkauf oder auf Vorrat und zum Massenabsatz.
6. Beschäftigung von Lehrlingen, die eine handwerksmäßige Ausbildung erhalten haben oder von jugendlichen Arbeitern.

Was läßt sich mit dieser Aufstellung überhaupt anfangen, was, mit Hinsicht auf das zu untersuchende Gewerbe? Sie ist in ihrem allgemeinen Charakter nicht wesentlich von der des Reichsgerichts verschieden. Da sie aber in ihrer Form die augenblicklich am meisten anerkannte ist, wollen wir die einzelnen Punkte auf ihre Brauchbarkeit für unsere Untersuchung etwas näher betrachten.

Bei der Art der Arbeitsteilung ist eine solche in doppelter

Hinsicht zu unterscheiden[1]), wie aus der Aufstellung des Reichsgerichts klarer hervorgeht: Einmal die Arbeitszerlegung unter der Gesellenschaft. Das Typische des Großbetriebs ist hier die Zerlegung der Arbeit in ihre einfachsten Elemente, infolgedessen die große Zahl ungelernter oder nur angelernter Arbeiter in solchen Betrieben. Denn auf diese Zerlegung des einzelnen Arbeitsprozesses kommt es an, da natürlich überall dort, wo mehrere Arbeiter vorhanden sind, eine gewisse Arbeitsteilung stattfindet. Das war aber im Altertum schon der Fall und kann für die Fabrikmäßigkeit eines Betriebes nicht herangezogen werden. Wo aber soll man die Grenze ziehen? Von dem kleinen Reparaturschlosser im Osten Berlins, der ein oder zwei Lehrlinge hat, bis zu Borsig sind unendlich viel Zwischenstufen. Praktisch könnte man vielleicht sagen, hier oder dort soll die Grenze sein; theoretisch wird sich dies nie rechtfertigen lassen. Das Moment der Arbeitszerlegung ist klar erkennbar nur in seinen Extremen; die Übergangsstadien verschwimmen.

Zum andern muß die Arbeitsteilung zwischen dem Betriebsinhaber und der Gesellenschaft unterschieden werden. Im größeren Fabrikbetrieb wird der Inhaber sich stets auf die kaufmännisch und technisch leitende Stellung beschränken, während er im kleinen Handwerksbetrieb an der technischen Herstellung mit Anteil, vielleicht den Hauptanteil, nimmt. Aber ausschlaggebend kann auch dieser Punkt nur dann werden, wenn bei dem betr. Betriebe noch andere Merkmale vorliegen, die eine Zuordnung zu dieser oder jener Kategorie ermöglichen.

Zum zweiten Punkt: Er berührt sich insofern mit dem ersten, als die Tätigkeit der Arbeiter eben dort mechanisch sein wird, wo weitgehende Arbeitsteilung vorhanden ist. Da es aber für diese kein sicheres Kennzeichen gibt, haftet diesem Punkte genau das unbestimmte an wie jenem. Punkt 4 obiger Aufzählung: Die Verwendung von Maschinen gehört hierher. Denn die weitgehende Arbeitsteilung und mechanische Tätigkeit des Arbeiters wird durch die Verwendung von Maschinen hervorgerufen. Hier-

[1]) Vergl. hierzu die Literatur über die Frage Fabrik oder Handwerk. Ebenso die Akten der Schlosserinnung betr. die Frage Fabrik oder Handwerk.

bei muß man aber zwischen solchen Maschinen unterscheiden, die nur ein verbessertes Handwerkszeug darstellen und solchen, bei denen das, was wir das Maschinenmäßige, das Automatische, zu nennen gewohnt sind, überwiegt. Karwehl unterscheidet[1]): Maschinen, bei denen die Verwendung motorischer Kraft das Primäre ist, wo die Maschinen die eigentlichen Produzenten der Waren sind und die menschliche Arbeit nur sekundäre Bedeutung hat auf der einen Seite, und solche, wo die menschliche Arbeitskraft das Primäre ist und wo die Maschine nur ein verbessertes Werkzeug zur Unterstützung ist, auf der anderen Seite. Hierdurch wird die Sache vielleicht noch klarer.

Sobald man aber nun sagen wollte, jene kennzeichnen einen Fabrikbetrieb, diese den Handwerksbetrieb, so lehrt ein Blick in das Berliner Metallgewerbe, daß beide Arten von Maschinen in beiden Arten von Betrieben vorkommen. Wenn jedoch statt dessen von der „vorwiegenden" Verwendung dieser und jener Maschinen gesprochen wird, so gibt dieser Punkt eben kein sicheres Kennzeichen: die Entscheidung kann nur von Fall zu Fall getroffen werden.

Genau so steht es mit den folgenden Punkten. Abgesehen davon, daß die Denkschrift zweimal in einer Erläuterung dessen, was handwerksmäßig sei, das Wort „handwerksmäßig" selbst wieder zur Erklärung heranzieht (in Punkt 3 und 6) — auch diese Merkmale sind durchaus unbestimmt und verschwommen.

Auf diesem Wege kommen wir nicht zur Entscheidung über die Grenze zwischen Fabrik und Handwerk in der Schlosserei.

Ein anderer Weg darf aber nicht betreten werden: man darf nicht aus historischen Beziehungen die Zugehörigkeit zum Handwerk deduzieren wollen. Weil eine bestimmte Industrie früher handwerksmäßig betrieben wurde, braucht sie es deswegen heute nicht mehr zu sein. Über den heutigen Zustand besagt das gar nichts. Die absurde Forderung der Zeugschmiede, die wir im ersten Kapitel erwähnten, ist eine genügende Illustration dazu, zu was für Fehlschlüssen dies führen würde.

Wir sehen also, mit allgemeinen Merkmalen können wir die

[1]) Karwehl: Vortrag über die Abänderung der Gewerbe-Ordnung. Quartalsberichte der Schlosserinnung 1913.

Berliner Schlossereibetriebe nicht unter die Fabriken und die Handwerksbetriebe gruppieren. Wollte man die Trennung durchführen, so müßte man jeden einzelnen Betrieb genau untersuchen. Diese Forderung ist in Handwerkskreisen auch aufgestellt worden: In der bereits mehrfach erwähnten Denkschrift des deutschen Handwerks- und Gewerbekammertages betr. die Abänderung der Gewerbeordnung wird die Aufstellung besonderer Branchenmerkmale für die einzelnen Berufe verlangt. Gelöst soll diese schwierige Aufgabe von Kommissionen paritätischen Charakters werden (Industrie und Handwerk sollen vertreten sein), die als lokale Gutachterkommissionen gedacht sind. Diese Forderung ist vielfach wiederholt worden, und die Tätigkeit der Kommissionen würde sicherlich von Erfolg begleitet sein.

Damit ist aber auch gezeigt, daß es für einen Einzelnen unmöglich ist, die Frage Fabrik oder Handwerk wirklich zu lösen. Es wäre dies nur durch die genannten, aus Fachleuten zusammengesetzten Kommissionen in langwieriger Arbeit möglich. Mir standen weder die hierzu nötige Zeit noch die Fachkenntnisse zu Gebote. Wir müssen uns daher bei der weiteren Betrachtung der Schlosserei mit der allgemeineren Auffassung obiger Begriffe begnügen. Die Irrtümer, die dabei etwa unterlaufen sollten, dürften ganz irrelevant sein, wie großenteils die Frage überhaupt mehr für den tätigen Gewerbetreibenden als für den Forscher von grundlegender Bedeutung ist.

2. Kapitel.

Zahl und Lage der Arbeitgeber.

a) Die Angaben der Reichsstatistik.

Im folgenden soll ein Bild von dem Umfang des Schlossergewerbes in Berlin gegeben werden, wobei zunächst die Angaben der Reichsstatistik zugrunde gelegt werden sollen. Während in diesem Kapitel lediglich die Selbständigen, d. h. die Unternehmer berücksichtigt werden, wenden wir uns im 6. Kapitel den Arbeitnehmern zu.

Nach der Berufsstatistik (Bd. 217) gab es Selbständige[1]) in der Schlosserei in Berlin:

1882: 935
1895: 1048
1907: 899

Nach einer Zunahme bis 1895 nimmt also die Zahl der Selbständigen ganz erheblich ab (um 14,2 %). Im ganzen Reiche beobachten wir diese Erscheinung nicht. Hier betrug die Zahl der Selbständigen (a):

1882: 25071
1895: 24668
1907: 24898

1907 ist zwar die Zahl kleiner geworden gegen 1882, aber gestiegen gegen die Zahl von 1895. Im Grunde ist aber die Entwicklung nicht verschieden. Wenn wir vielmehr statt der absoluten Zahlen das Verhältnis des Selbständigen zu der Gesamtbevölkerung betrachten, ergibt sich fast das gleiche Bild:

Tabelle 1.

Es kommen auf 10000 Einwohner selbständige Schlosser (a)

	in Berlin	im Reich
1882	8,0	5,5
1895	6,2	4,7
1907	4,5	4,0

[1]) In der Reichsstatistik mit a-Personen bezeichnet.

Sowohl im Reich wie in Berlin nimmt also die Zahl der Selbständigen ab im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung, d. h. die Gesamtbevölkerung wächst schneller als die Zahl der Selbständigen. Am ausgeprägtesten ist diese Entwicklung in Berlin.

Diese Erscheinung trifft nicht nur für die Schlosserei zu, sie begegnet uns bei fast allen Gewerben. Sie hat ihre Ursache in dem Auftreten des Großbetriebs. Die Zahl der Selbständigen und damit der Unternehmungen bleibt trotz der wachsenden Bevölkerung gleich, oder nimmt sogar ab. Dafür wächst aber die Zahl der in diesen Betrieben beschäftigten Personen. Das für die gewachsene Bevölkerung notwendig gewordene Quantum Mehrarbeit wird nicht von einer größeren Anzahl Selbständiger geleistet, sondern von einem größeren Arbeiterheere. Ausführlicher gehen wir im 6. Kapitel hierauf ein, hier begnügen wir uns, einige kurze Zahlen dafür anzugeben.

Tabelle 2.

Es kommen auf 1 Schlosserei-Betrieb Personen (Personen innerhalb der Betriebsstätten einschließl. Betriebsleiter):

	in Berlin	im Reich
1882	3,8	2,6
1895	6,3	3,9
1907	9,6	5,8

Die Steigerung der Betriebsgrößen ist also unverkennbar. Der einzelne Unternehmer verfügte 1907 über eine bedeutend höhere Zahl von abhängigen Arbeitern als im Jahre 1882. Die Zunahme betrug in Berlin 152,7 %, im Reiche 123,1 % im Durchschnitt. Also auch hier die schärfere Entwicklung in Berlin.

Dementsprechend nimmt auch die Bedeutung des Alleinbetriebes immer mehr ab. Den einzelnen Unternehmer, der ohne jeden Gesellen arbeitet, läßt die Vervollkommnung der Technik, die Weiterentwicklung des Gewerbes nicht mehr zur Geltung kommen. Verschwunden ist er freilich noch lange nicht:

Tabelle 3.

Es waren von 100 Hauptbetrieben in Berlin

	Alleinbetr.	Gehilfenbetr.
1882	29,4	70,6
1895	25,5	74,5
1907	20,9	79,1

Außer der Entwicklung zum Gehilfenbetrieb ist noch etwas anderes charakteristisch für die Umgestaltung der Verhältnisse: Nicht nur über eine größere Zahl menschlicher Kräfte verfügt der heutige selbständige Schlossermeister, sondern auch die Zahl der motorischen ist gewaltig gestiegen.

Die Tabelle gibt darüber Auskunft:

Tabelle 4.

Es gab in Berlin:

	Hauptbetriebe überhaupt	Davon sind Motorbetriebe	Auf 100 Hauptbetr. entfallen Motorbetr.
1882	932	21	2,2
1895	1080	79	7,3
1907	1027	190	18,5

b) Lage und Einkommenverhältnisse.

Die Lage der selbständigen Schlosser und Unternehmer ist im allgemeinen viel kümmerlicher und gedrückter, als man es sich gemeinhin vorstellt. Der Schlosserberuf gilt als ein einträgliches Gewerbe. Doch scheint dies vielmehr für die abhängigen Schlosser zuzutreffen als für die Besitzer der Betriebe. Wir werden später auf die Lohnverhältnisse ausführlicher zu sprechen kommen.[1])

Die Einkommensverhältnisse dürften von der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Stellung des Einzelnen noch das genaueste Bild geben. Um diese zu ermitteln, wurden die Angaben des Katasters über die Gewerbesteuersätze, das von der Handwerkskammer geführt wird, zu Hilfe gezogen. Es ist hierzu folgendes zu bemerken:

Die Betriebe, bei denen weder der jährliche Ertrag 1500 M., noch das Betriebskapital 3000 M. erreicht, sind steuerfrei. (Kommunalabgabengesetz vom 14. VII. 1893.) Für diese nicht zur staatlichen Gewerbesteuer veranlagten selbständigen Handwerker

[1]) Siehe 7. Kapitel.

wird, wenn der Ertrag ihres Gewerbebetriebes 900 M. übersteigt, ein Steuersatz von 2 M. angenommen (Anordnung über die Aufbringung der Kosten der Handwerkskammer zu Berlin § 2). Die zulässigen Jahressteuersätze der Gewerbesteuer werden nun in vier Steuerklassen gruppiert; die Sätze betragen in diesen Klassen M.: 4—36, 62—192, 156—480, 524 u. mehr, je nach der Größe des jährlichen Ertrags oder des Anlage- und Betriebskapitals. Für die Klassen II—IV soll die Steuer 1 % des Ertrags nicht übersteigen. Die Steuerpflichtigen können durch Rechtsmittel Ermäßigung der Steuer auf 1 % des Ertrags verlangen (Anweisung des Finanzministers vom 4. Nov. 1895 zur Ausführung des Gewerbesteuergesetzes vom 24. VI. 1891). Demnach sind die bei den Betrieben angegebenen Steuersätze als 1 % des Ertrags anzusehen (außer bei den Sätzen 4, 8 und 12 M., wo der Ertrag 1500 M. beträgt und nur das Anlagekapital höher ist). Nach § 22 des Gewerbesteuergesetzes kommen bei der Feststellung des Ertrags „alle Betriebskosten und die Abschreibungen ..... in Abzug". Wir erhalten demnach den Betrag, der dem Unternehmer für seine privatwirtschaftlichen Ausgaben zur Verfügung steht und der hier allein von Interesse ist.

Verteilt man die aus dem Kataster gewonnenen Einkommenszahlen auf sieben Klassen, so ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 5.

Die handwerksmäßigen Schlossereibetriebe in Großberlin und das Einkommen aus ihnen.

Einkommen aus dem Gewerbebetrieb	1910		1911		1912		1913	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
900— 1500 M.	386	27,9	355	23,6	385	24,7	382	23,5
1500— 2000 „	626	45,3	717	47,6	734	47,1	777	47,8
2000— 3200 „	143	10,4	178	11,8	183	11,8	182	11,2
3200— 4800 „	82	5,9	93	6,2	78	5,0	95	5,8
4800— 8000 „	88	6,4	98	6,5	105	6,8	108	6,7
8000—15600 „	41	2,9	47	3,1	52	3,3	53	3,3
über 15600 „	16	1,2	18	1,2	21	1,3	27	1,7
Zusammen: [1])	1382	100,0	1506	100,0	1558	100,0	1624	100,0

[1]) Diese höheren Gesamtzahlen stehen nicht in Widerspruch mit den Zahlen auf Seite 35 ff.; dort handelt es sich lediglich um die Betriebe in Berlin selbst, hier um die von Großberlin.

Die Daten wurden also für vier verschiedene Jahre festgestellt. Es ergibt sich übereinstimmend, daß über 70 % der Unternehmer ein Einkommen von unter 2000 M. bezieht, ein Einkommen, das von dem eines unselbständigen Schlossers sich nicht im geringsten unterscheidet. Dabei sind diejenigen nicht berücksichtigt, deren Einkommen sich auf 900 M. und weniger beläuft. Beachtet man das, so ergibt es sich, daß mindestens $^3/_4$ aller selbständigen Schlosser in ihrem Einkommen auf der gleichen Stufe wie ihre Arbeiter stehen. Mit den Einkommensverhältnissen sind aber fast immer auch die andern sozialen Verhältnisse erkennbar. Dem proletarischen Einkommen dürfte fest ausnahmslos auch die proletarische Gesinnung entsprechen. Der „Unternehmergeist" wohnt nicht in diesen Leuten. Sie leben genau so von der Hand in den Mund, wie es der Arbeiter tun muß, bei ihnen ist genau so die Sorge sofort zu Hause, sowie der geringste Einkommensposten einmal ausbleibt.

Das ist das allgemeine Bild, das sich uns zuerst darbietet. Es differenziert sich aber noch mannigfach, wenn die Einzelheiten genauer betrachtet werden:

Tabelle 6.

Zahl der handwerksmäßigen Schlossereibetriebe überhaupt in den Vororten und das Einkommen aus ihnen.

Einkommen aus dem Gewerbebetrieb	1910		1911		1912		1913	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
900— 1500 M.	30	8,1	25	5,7	30	6,8	36	7,9
1500— 2000 „	212	57,6	270	61,2	260	58,3	258	56,7
2000— 3200 „	56	15,2	63	14,3	80	17,9	75	16,5
3200— 4800 „	21	5,8	24	5,5	17	3,8	30	6,6
4800— 8000 „	27	7,3	34	7,7	33	7,4	29	6,4
8000—15600 „	15	4,1	16	3,6	16	3,6	14	3,0
über 15600 „	7	1,9	9	2,0	10	2,2	13	2,9
Zusammen:	368	100,0	441	100,0	446	100,0	455	100,0

Tabelle 7.

Zahl der handwerksmäßigen Schlossereibetriebe überhaupt in Berlin (Stadt) und das Einkommen aus ihnen.

Einkommen aus dem Gewerbebetrieb	1910		1911		1912		1913	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
900— 1500 M.	356	35,1	330	31,0	355	31,9	346	29,6
1500— 2000 „	414	40,8	447	41,9	474	42,6	519	44,4
2000— 3200 „	87	8,6	115	10,8	103	9,3	107	9,1
3200— 4800 „	61	6,0	69	6,5	61	5,5	65	5,6
4800— 8000 „	61	6,0	64	6,0	72	6,5	79	6,8
8000—15600 „	26	2,6	31	2,9	36	3,2	39	3,3
über 15600 „	9	0,9	9	0,9	11	1,0	14	1,2
Zusammen:	1014	100,0	1065	100,0	1112	100,0	1169	100,0

Jeweiliger Stand am 1. April.

Ein wesentlicher Unterschied besteht zwischen Berlin selbst und den Vororten. Berlin ist das Gebiet der kleinsten und kümmerlichsten Betriebe, während die Vororte von diesen nur sehr wenige beherbergen. Ein Drittel von allen Schlossermeistern bezieht in Berlin ein Einkommen von 900—1500 M., während es in den Vororten nur etwa 7 % (also ein Vierzehntel) sind. Das sind jene „Unternehmer", die in den dunklen Höfen Altberlins, in kärglichen Kellerlöchern ihre „Fabrik" haben, die unter den kümmerlichsten hygienischen und räumlichen Verhältnissen eine meist recht mangelhafte Arbeit liefern. Kaum ein Viertel bezieht in Berlin ein Einkommen von über 2000 M., über ein Drittel ist es in den Vororten. Man muß einmal in solchen Betrieben gewesen sein, wenn man sich ein rechtes Bild von dem dort herrschenden Elend machen will. Die Schlosserinnung zu Berlin ist nun eifrig bemüht, die Verhältnisse im Schlossergewerbe zu bessern. Neuerdings sucht sie dies dadurch zu erreichen, daß sie für das Gewerbe eine Zwangsinnung beantragt.[1]) Doch scheint dies ein recht zweischneidiges Schwert zu sein: denn gewiß wird die Macht der Innung dadurch auf alle Schlosser ausgedehnt, aber es kommt durch die Menge jener kleinen Existenzen, ein unzweifelhaft, ich möchte sagen, proletarischer Zug in die Organisation, der zu einem Arbeitgeber-Institut nicht recht zu passen scheint.

[1]) Vergl. 3. Kapitel.

Innerhalb der Schlosserei gibt es nun noch weitere Unterschiede in den Einkommensverhältnissen.

Tabelle 8.

Von 100 **Maschinenschlossereien** fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

in Berlin (Stadt)	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	5,8	5,8	6,1	3,9
1500— 2000 „	37,5	38,3	46,9	35,5
2000— 3200 „	22,1	23,3	15,1	18,1
3200— 4800 „	7,7	5,0	4,6	9,5
4800— 8000 „	16,3	17,5	17,4	18,9
8000—15600 „	10,6	9,2	6,1	10,2
über 15600 „	—	0,9	3,8	3,9
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 9.

Von 100 **Werkzeug- und Werkzeugmaschinen-Schlossereien** fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

in Berlin (Stad)	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	10,0	5,5	6,1	8,1
1500— 2000 „	47,5	38,9	33,3	37,8
2000— 3200 „	2,5	8,3	12,1	8,1
3200— 4800 „	15,0	22,2	9,1	10,8
4800— 8000 „	20,0	16,7	24,3	18,9
8000—15600 „	2,5	5,6	12,1	13,6
über 15600 „	2,5	2,8	3,0	2,7
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 10.

Von 100 **Automobilschlossereien** fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

in Berlin (Stadt)	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	21,0	13,7	13,0	20,8
1500— 2000 „	57,9	50,0	60,9	58,3
2000— 3200 „	10,5	22,8	13,0	4,2
3200— 4800 „	5,3	4,5	4,4	4,2
4800— 8000 „	5,3	4,5	—	8,3
8000—15600 „	—	4,5	8,7	4,2
über 15600 „	—	—	—	—
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 11.

Von 100 **Fahrrad- und Nähmaschinenschlossereien** fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

in Berlin (Stadt)	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	47,1	44,9	42,1	30,8
1500— 2000 „	40,2	43,0	45,2	52,0
2000— 3200 „	8,8	7,4	6,8	10,6
3200— 4800 „	2,9	3,7	2,9	3,3
4800— 8000 „	1,0	1,0	3,0	3,3
8000—15600 „	—	—	—	—
über 15600 „	—	—	—	—
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Erheblich über dem Durchschnitt stehen die Maschinenschlossereien da. Etwa 43 % (1913 nur 39,4 %) haben ein Einkommen unter 2000 M. Die größere Hälfte steht also besser da. Nur rund 6 % (1913 3,9 %) müssen sich mit dem geringsten Einkommen von 900—1500 M. begnügen. Rund ein Drittel aller Maschinenschlosser aber beziehen einen Ertrag von über 4800 M. aus ihrem Betrieb. Wir sahen schon im vorigen Kapitel, daß die Maschinenschlosser zur Elite gehören und sehen es hier wieder. Der Maschinenschlosserei wendeten sich die intelligentesten unter den Schlossern zu. Es bot sich hier, als die Maschinenverwendung weiteren Umfang annahm, ein sehr ergiebiges Feld, auf dem sich besonders durch Spezialisation viel erreichen ließ. Das zeigt auch die folgende Tabelle (9), die die Werkzeug- und Werkzeugmaschinenschlossereien besonders hervorhebt. In Einzelheiten verschiebt sich das Bild, aber im ganzen auch hier die Erscheinung: die unterste Einkommenstufe gering besetzt, von der Mehrheit ein Einkommen von 1500—2000 M. beziehend; etwa ein Drittel erreicht eine Summe von über 4800 M.

Bedeutend schlechter stehen die Automobilschlossereien da. (Tabelle 10.) Zunächst ist man darüber erstaunt, da gerade der Automobilbau als ein einträgliches Gewerbe bekannt ist. Diese Auto-Schlossereien befassen sich aber nur ganz vereinzelt mit dem Bau von neuen Wagen. Darin sind ihnen die großen Spezialfabriken natürlich unbedingt überlegen. Der kleine Schlosser muß fast alle nötigen Teile erst von jenen kaufen und fährt daher teurer dabei als jene Großbetriebe. Die Autoschlossereien sind daher sämtlich Reparaturwerkstätten. Gewiß kommen beim Automobil sehr viel Reparaturen vor, aber ein Betrieb, der dabei sehr große Überschüsse abwirft, läßt sich doch darauf nicht gründen. Dazu kommt noch, daß in Groß-Berlin eine ziemliche Übersetzung des Gewerbes vorliegt: es gab 1913 im ganzen 35 Betriebe, die Autos reparierten, was mit Rücksicht auf die doch relativ kleine Zahl der Autobesitzer als recht erheblich bezeichnet werden muß. Die Betriebe, die ein höheres Einkommen abwerfen, sind fast ausschließlich Filialbetriebe (Zweigniederlassungen) der großen Automobilfabriken, die zur besseren und schnelleren Erledigung der Reparaturen besondere Betriebe hierfür in allen größeren Orten eingerichtet haben.

Das ungünstigste Bild geben die Fahrrad- und Nähmaschinenschlossereien. Fast 90 % (1913 nur 82,8 %) lebt hier in den kleinen Verhältnissen des Proletariers; nur rund 6 % erreicht ein Einkommen von 3200—8000 M. Es wurde schon erwähnt, daß die Fahrradschlosserei meist mit einem Fahrradhandel verknüpft ist, und daß die Schlossertätigkeit sich nur auf Reparaturen beschränkt. Für diese gilt dasselbe, was über die Auto-Reparaturen gesagt wurde. Beim Fahrradhandel haben jene Schlossereien zunächst unter der Konkurrenz der großen Fabriken zu leiden. Ferner sind in diesem Handel Usancen eingerissen, die den Verdienst noch erheblich einschränken. Bei Barzahlung pflegt ein Rabatt von 20 und mehr Prozent gewährt zu werden. Gewöhnlich oder doch sehr oft wird ratenweise Bezahlung vereinbart, und das ist der Grund von oft großen Einbußen der Händlerschaft.

Die übrigen Schlossereibetriebe, also in der Hauptsache Kunst- und Bauschlossereien (in den folgenden Tabellen Schlossereien im engern Sinne genannt) unterscheiden sich in Berlin wenig von dem allgemeinen Durchschnitt. Sie stehen etwas ungünstiger da als dieser. Interessant ist aber der Unterschied, der in den verschiedenen Gegenden Berlins zutage tritt und den die folgenden Tabellen zeigen.

Tabelle 12.[1])

Von 100 **Schlossereibetrieben** (im engeren Sinne) fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

in Berlin	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	38,6	33,8	35,7	33,9
1500— 2000 „	40,9	42,3	41,4	44,0
2000— 3200 „	6,9	9,2	8,6	7,9
3200— 4800 „	5,9	6,8	5,6	5,2
4800— 8000 „	5,1	4,9	5,4	5,6
8000—15600 „	1,5	2,0	2,6	2,5
über 15600 „	1,1	1,0	0,7	0,9
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 13.[1])

Von 100 **Schlossereibetrieben** (im engeren Sinne) fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

i. d. nördlichen u. westlichen Vororten	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	14,1	10,5	11,1	15,6
1500— 2000 „	57,6	62,1	57,8	50,0
2000— 3200 „	12,9	12,6	15,6	15,6
3200— 4800 „	4,7	1,1	2,2	7,3
4800— 8000 „	5,9	9,5	6,7	4,2
8000—15600 „	2,4	2,1	3,3	4,2
über 15600 „	2,4	2,1	3,3	3,1
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 14.[1])

Von 100 **Schlossereibetrieben** (im engeren Sinne) fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

i. d. westlichen u. südwestlichen Vororten	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	5,9	5,0	6,6	5,8
1500— 2000 „	59,9	67,1	62,0	59,7
2000— 3200 „	19,7	13,6	18,9	17,9
3200— 4800 „	5,9	5,7	5,1	7,9
4800— 8000 „	4,3	5,0	4,4	6,5
8000—15600 „	3,4	2,2	2,2	1,5
über 15600 „	0,9	1,4	0,8	0,7
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 15.[1])

Von 100 **Schlossereibetrieben** (im engeren Sinne) fielen auf die einzelnen Einkommenklassen:

i. d. südlich. Vororten	1910	1911	1912	1913
900— 1500 M.	3,5	1,9	6,5	3,0
1500— 2000 „	62,8	67,6	66,3	62,6
2000— 3200 „	11,6	12,4	13,3	18,2
3200— 4800 „	6,9	7,6	3,3	4,0
4800— 8000 „	8,1	4,8	4,3	6,1
8000—15600 „	4,7	3,8	3,3	4,1
über 15600 „	2,4	1,9	3,0	2,1
Zusammen:	100,0	100,0	100,0	100,0

Die Einkommen der untersten Stufe sind am wenigsten im Süden Berlins vertreten, während der Norden und Osten, also die sog. Arbeitergegenden, die meisten dieser kleinen Existenzen aufweisen. Das erklärt sich unzweifelhaft aus der Möglichkeit, eine bessere Bezahlung im Süden, den besseren Vierteln, zu erzielen, als im Norden. Ferner fallen im Norden die besseren Kunstschmiedearbeiten an Villen usw. fort. Merkwürdigerweise ist im Norden aber auch die Zahl der ganz großen Einkommen über 8000 M. höher als in den anderen Gegenden. Zu erklären ist dies so: Bei einem derartigen Einkommen ist schon ein sehr erheblicher Umsatz und damit ein großer Betrieb überhaupt nötig. Die Räumlichkeiten hierzu finden sich aber fast nur in den Fabrikvierteln des Nordens und Osten. Im Süden wird durch die Baupolizei der Bau größerer Fabriken innerhalb der Orte (meist Villengegenden) verboten, und außerhalb dieser ist die Verbindung zu den Arbeiterwohnvierteln und für Transport von Material usw. meist ungünstiger als im Norden und Osten.

---

[1]) Unter Berlin ist wie auch vorher die Stadtgemeinde Berlin verstanden. Die nördlichen und östlichen Vororte sind: Weißensee, Pankow, Reinickendorf, Tegel, Treptow, Friedrichsfelde, Lichtenberg. Die westlichen und südwestlichen sind: Charlottenburg, Wilmersdorf, Friedenau, Steglitz, Lichterfelde, Zehlendorf. Die südlichen sind: Schöneberg, Tempelhof, Neukölln.

3. Kapitel.

Die Organisation der Arbeitgeber.

a) Die Organisation der Innungsmitglieder.

Das Zentrum, an dem die meisten Interessen der Berliner Schlossereibesitzer zusammenlaufen, bildet die Berliner Schlosserinnung (Freie Innung). Sie ist eine der ältesten Innungen der Stadt und sie hat immer zu den bedeutendsten gezählt. In ihrer eisernen Lade bewahrt sie noch die ihr ausgestellten Privilegien aus den Jahren 1603 und 1620 und aus dem Jahre 1709. Auf die geschichtliche Entwicklung der Innung soll hier nicht eingegangen werden, vielmehr soll ihre heutige Stellung betrachtet werden und ihr Verhältnis zu den Forderungen der sog. Handwerkernovelle von 1897.

Die Mitgliederzahl ist von 590 im Jahre 1895 mit geringen Schwankungen auf 648 im Jahre 1913 gestiegen.

Nun führt die Reichsstatistik (Betriebszählung) als Schlossereibetriebe (und Geldschrankschlosserei) in Berlin auf: für das Jahr:

1895 : 1080 (Hauptbetriebe)
1907 : 1027 „

Die Mitglieder der Innung beschränken sich nicht auf das Gebiet von Berlin selbst. Sie rekrutieren sich aus ganz Groß-Berlin. Aus der Betriebszählung sind die Schlossereibetriebe für dieses Gebiet leider nicht zu ermitteln. Sie werden aber noch angegeben für Charlottenburg (75), Neukölln (39) und Schöneberg (42). Insgesamt sind dies 1183. Nimmt man auf Grund dieser Zahlen die in Groß-Berlin bestehenden Schlossereibetriebe mit etwas über 1300 für das Jahr 1907 an, so dürfte das ziemlich genau mit der Wirklichkeit übereinstimmen.

Demnach würden etwa 50 % der Betriebe in der Innung organisiert sein. Dabei muß folgendes in Betracht gezogen werden: Da die Betriebsstatistik nicht die Unternehmungen als Einheiten zählt, sondern die einzelnen Betriebswerkstätten usw. gesondert aufführt, sind in diese Zahl mit inbegriffen die in den größeren Unternehmungen bestehenden Schlossereiabteilungen. Andrerseits fehlen aber in der Betriebsstatistik die Betriebe, die von früher her die Verbindung mit der Innung aufrechterhalten haben, jetzt aber eher Maschinenbauereien sind und von der Reichsstatistik auch dort gezählt werden.

Faßt man beide Momente zusammen und beachtet man, daß die Zahl der Mitglieder etwas schwankend ist, so wird man bei der Angabe von etwa 50 % als dem Verhältnis der Innungsbetriebe zu sämtlichen in Berlin in Betracht kommenden Betrieben bleiben können. Die Berichte der Handwerkskammer[1]) geben für 1907 die Zahl der in Innungen organisierten mit 64,5 % sämtlicher Handwerker an, und für 1908 mit 65,7 %. Die in der Schlosserinnung vereinigten Handwerker scheinen also einen erheblich geringeren Prozentsatz ihres Gewerbes darzustellen, als es sonst im Kammerbezirk Berlin der Durchschnitt ist. Dieser Anteil wird noch kleiner, wenn man nicht die Zahlen der Reichsstatistik zugrunde legt, sondern die in diesem Falle genaueren Angaben der bei der Handwerkskammer registrierten Schlossereibetriebe. Danach beträgt der Prozentsatz der in der Schlosserinnung Organisierten:

1910	45,9 %	sämtlicher Schlossereibetriebe
1911	41,3 „	„ „
1912	41,1 „	„ „
1913	39,9 „	„ „

Der Anteil ist also noch erheblich geringer. Hierin liegt denn auch eine große Schwierigkeit für die Innung, eine gedeihliche Politik zu treiben, der meistens den freien Innungen anhaftet. Es fehlt das wichtigste Moment, daß die Innung sagen kann: das ganze Gewerbe steht hinter uns, und das beeinträchtigt ihr Ansehen doch ganz erheblich. Jede einigermaßen energische Maßnahme, die die Innung unternehmen will, stößt naturgemäß auf Widerstand. Wenn es jedem dann unbenommen ist, der Innung

[1]) Geschäftsberichte der Handwerkskammer zu Berlin 1906/07 S. 53; 1907/08 S. 46.

den Rücken zu kehren, ist eine wirkliche Förderung des Gewerbes durch die Innung sehr erschwert. Dies wird den Ausgangspunkt gegeben haben für die Bestrebungen der letzten beiden Jahre, eine Umwandlung der freien Innung in eine Zwangsinnung in die Wege zu leiten. Der Leitgedanke dabei war, wie aus allen Verhandlungen darüber hervorgeht, die Stoßkraft der Innung zu vermehren, um dadurch mehr für das Gewerbe leisten zu können.

Hier ist es zweckmäßig, sich über die bisherigen Leistungen der Innung zu informieren. Die allgemeinen Forderungen, die die Gewerbeordnung erhebt (§§ 81 a und b) sind kurz folgende: Die Aufgabe der Innungen soll die Pflege des Gemeingeistes und die Stärkung der Standesehre sein. Das gedeihliche Verhältnis zwischen Meistern und Gesellen soll gefördert werden, besonders durch Pflege des Herbergswesens und des Arbeitsnachweises. Ein Hauptpunkt ist dann die Regelung des Lehrlingswesens und schließlich gehört die Entscheidung gewisser Streitigkeiten[1]) zur Aufgabe der Innung.

Am besten reden hier Zahlen. Die folgenden Tabellen geben ein Bild von den Leistungen der Schlosserinnung auf den einzelnen Gebieten. Sie sind auf Grund der Kassenberichte zusammengestellt. (Siehe Tabellen 16 und 17.)

Wir konstatieren zunächst aus der ersten der beiden Tabellen das starke Anwachsen sowohl der Einnahmen wie der Ausgaben. Die Erhöhung der Einnahmen beruht vornehmlich auf den erhöhten Einkünften aus den Mitgliederbeiträgen und auf der vermehrten Ergiebigkeit einiger Hauptquellen, wie den Geldern, die aus dem Lehrlingswesen fließen und der Innungszeitschrift. Die Einnahmen aus dem Lehrlingswesen setzen sich zusammen aus den Gebühren für das Einschreiben neuer Lehrlinge; diese betragen 6 M. pro Lehrling; aus den Gebühren für das Ausschreiben

[1]) Auf Grund des § 4 des Gewerbegerichtsgesetzes gehören hierzu Streitigkeiten über das Arbeitsverhältnis und über Leistungen aus diesem, über Aushändigung oder Inhalt des Arbeitsbuches, Zeugnisses, Lohnzettel etc., über Schadenersatzansprüche auf Grund dieser Gegenstände und schließlich über Akkordstreitigkeiten innerhalb der Arbeiterschaft.

Tabelle 16.

Die Leistungen der Innung.

Jahr	Einnahmen (Mark)		Ausgaben (Mark)								
	überhaupt	davon a. d. Lehrlingswesen	überhaupt (ohne Kassenbestand)	davon für Verwaltgs.-Unkosten	Lehrlingswesen*)	Verbände, Ausschüsse u. Kartelle*) gerichte*)	Arbeitsnachweis	Streiks	Unterstützungen und Ing.-Nebk.	Unterrichtskurse	sonstige Zwecke (ohne Kassenbestand)
1900	8032.05	4012.50	7785.25	3091.50	308.25	944.50	1441.75	—	676.—	—	1328.25
1901	12629.05	5572.95	12267.45	3271.75	484.75	979.75	1899.65	578.—	1172.50	—	3881.05
1902	9412.70	5798.60	9345.—	3352.65	392.75	1009.30	1861.65	—	172.—	—	2556.45
1903	9893.30	5936.55	9892.20	3972.75	521.75	813.80	2095.65	—	693.—	—	1795.25
1904	9772.95	5726.60	9766.65	4189.50	688.50	1032.—	2147.35	—	601.—	—	1108.30
1905	11822.50	5706.75	10587.10	3830.80	632.75	977.—	2114.05	—	634.50	—	2348.—
1906	12197.95	6509.50	11168.90	5459.70	656.95	1226.65	2234.05	—	443.65	—	1147.90
1907	12911.75	6562.70	11792.80	5274.25	780.50	1158.—	2080.80	300.—	365.80	—	1833.75
1908	13999.50	6951.35	13443.35	6049.—	677.50	1142.45	2060.60	—	508.15	—	3010.65
1909	13508.80	3452.85	13147.15	5799.—	765.50	1261.—	1789.—	—	1508.—	—	2024.65
1910	14349.90	6776.75*)	14003.90	6977.25	1190.05	885.95	1517.15	—	642.20	—	2791.30
1911	14550.65	7515.70	12911.10	7069.80	1100.55	1457.15	425.—	—	423.35	124.—	2311.25
1912	18956.05	8272.90	18283.40	8422.—	2297.85	1629.25	300.—	—	752.50	134.—	4747.80
1913	17091.55	8115.25	16939.95	8035.65	1191.05	1327.45	300.—	—	496.30	84.—	5505.50
Zus.:	179128.70	86910.95	171284.20	74795.80	11683.70	15844.25	22266.70	878.—	9083.95	342.—	36390.10

*) Diese Zahlen waren nicht genau aus den Berichten zu ersehen gewesen. Kleine Abweichungen von der Wirklichkeit sind möglich.

Tabelle 17.

Die Leistungen der Innung (in Prozenten).

Jahr	Einnahmen		Ausgaben (Mark)								
	überhaupt	davon aus dem Lehrlingswesen	überh. (ohne Kassenbestand)	davon für							
				Verwaltungsunkosten	Lehrlingswesen	Verbände, Ausschüsse und Schiedsger.	Arbeitsnachweis	Streiks	Unterstützungen und Innungs-Nebenkassen	Unterrichtskurse	sonstiges (ohne Kassenbestand)
1900	100,0	49,9	100,0	39,7	3,8	12,1	18,6	—	8,7	—	17,1
1901	100,0	44,1	100,0	26,6	3,9	7,9	15,5	4,8	9,6	—	31,6
1902	100,0	61,6	100,0	35 9	4,2	10,8	19,9	—	1,9	—	27,3
1903	100,0	60,0	100,0	40,2	5,3	8,2	21,2	—	7,0	—	18,1
1904	100,0	58,6	100,0	42,9	7,1	10,6	21,9	—	6,3	—	11,2
1905	100,0	48,3	100,0	36,4	5,9	9,3	20,1	—	6,0	—	22,3
1906	100,0	58,4	100,0	48,9	5,9	11,0	20,0	—	3,9	—	10,3
1907	100,0	50,9	100,0	44,8	6,6	9,8	17,7	2,5	3,1	—	15,5
1908	100,0	49,7	100,0	44,9	5,0	8,5	15,4	—	3,8	—	22,4
1909	100,0	25,6	100,0	44,1	5,8	9,6	13,6	—	11,5	—	15,4
1910	100,0	47,2	100,0	49,8	8,5	6,3	10,9	—	4,6	—	19,9
1911	100,0	51,7	100,0	54,8	8,5	11,3	3,3	—	3,2	1,0	17,9
1912	100,0	42,1	100,0	46,1	12,6	8,9	1,7	—	4,1	0,7	25,9
1913	100,0	47,5	100,0	47,4	7,0	7,9	1,8	—	2,9	0,5	32,5
durchschnittl.	100,0	49,3	100,0	43,0	6,4	9,5	14,4	0,5	5,5	0,2	20,5

der Junggesellen — 5 M. für jeden — und aus einigen wenigen Umschreibegebühren für Lehrlinge à 75 Pfg. Ferner ist der Erlös aus verkauften Lehrverträgen hinzugerechnet. Die Einnahmen aus dem Lehrlingswesen steigen in ihren absoluten Zahlen, mit Ausnahme des Jahres 1909, ständig. Da die Zahl der Innungsmitglieder sich in diesem Zeitraum nicht wesentlich geändert hat, ist die Steigerung dieser Einnahmen nur auf eine vermehrte Lehrlingshaltung bei den Innungsmitgliedern zurückzuführen. Wir werden auf diesen Punkt im nächsten Kapitel, das das Lehrlingswesen ausführlicher behandelt, zurückkommen. Im Durchschnitt stammen 49,3 % der Einnahmen aus dem Lehrlingswesen. In zwei Jahren (1902 und 1903) beträgt dieser Anteil sogar 60 % und mehr; nur in einem geht er auf 25,6 % zurück. An sich wäre gegen die Balancierung des Haushalts durch diese Einnahmen nichts einzuwenden, wenn die Gelder, die die Innung für das Lehrlingswesen wieder bereitstellt, wenigstens in einem annehmbaren Verhältnis dazu stünden. Aber die 6,4 %, die die Innung durchschnittlich dafür ausgiebt, sind doch etwas wenig. Berechnet man die durchschnittliche Ausgabe hierfür bei sämtlichen bestehenden Innungen, so ergibt sich 8,8 %[1]) dafür. Die Schlosserinnung erreicht diesen Durchschnitt nicht. Die Innung erklärt, die Stadt Berlin täte genug für die Lehrlinge. Wir werden auf diesen Einwand im nächsten Kapitel zurückkommen. Es muß aber betont werden, daß die Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses nie sorgfältig genug geschehen kann. Im allgemeinen scheint allerdings eine kleine Steigerung dieser Ausgaben stattzufinden. Die hohe Zahl für 1912 (12,6 %) kommt infolge Ausgaben für eine Ausstellung für Lehrlingszwecke zustande.

Die größte Summe der Ausgaben verschlingen mit 43 % im Durchschnitt die Verwaltungsunkosten. Wenn auch die Innung hier besser dasteht als der Reichsdurchschnitt (53,6 %), so ist doch diese Summe im höchsten Grade ungünstig. Seit dem Jahre 1906 ist der Durchschnitt stets überschritten worden. Im Jahre 1911 erreicht der Anteil der Verwaltungsspesen mit 54,8 % aller Ausgaben den höchsten Stand.

[1]) Vergl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Artikel Innung.

Es sind jedoch hierbei nur die direkten Verwaltungsunkosten (Gehälter, Bureauausgaben, Drucksachen usw.) zusammengefaßt, während andere mehr allgemeinere Ausgaben, wie Gerichtsunkosten, Broschüren, Zeitungen, Invalidenmarken usw. unter „Sonstiges" gruppiert sind. Ein großer Teil jenes Kontos ist also noch zu diesen Ausgaben hinzuzurechnen.

Schwankend sind die Ausgaben für die Verbände, Ausschüsse und Schiedsgerichte, ebenso wie die Ausgaben für Unterstützungen. Der schwankende Faktor bei den ersteren sind die Ausgaben für die Schiedsgerichte, die von der notwendig werdenden Anrufung derselben abhängen. Bei den Unterstützungen liegt es in der Sache selbst.

Den zweitgrößten Ausgabeposten machte bis 1910 der paritätische Arbeitsnachweis aus. Er war das Schmerzenskind der Innung. Seine Leistungen waren ungenügend, es traten Mißstände zutage, die 1910 zu seiner Auflösung führten und zur Angliederung der Innung an den Nachweis des Verbandes Berliner Metallindustrieller. Über die weiteren Gründe hierzu vergleiche Kap. 10. Die Ersparnisse, die hierbei gemacht werden, verflüchtigen sich stark. Ein Teil wird von den Verwaltungsausgaben verschlungen, ein geringer Teil kommt dem Lehrlingswesen zugute, ein noch geringerer den Unterrichtskursen, die als Neueinrichtung seit 1911 sehr zu begrüßen wären, wenn die Ausgaben hierfür steigen würden und nicht fallen.

Die zweimaligen Ausgaben für Streiks widersprechen unzweifelhaft dem § 88 der Reichsgewerbeordnung.[1]) Er wurde auch von anderer Seite nicht scharf befolgt, bis der Minister für Handel und Gewerbe ausdrücklich hierzu Stellung nahm. Der Streik von 1909 wurde bereits aus Mitteln des neugegründeten Arbeitgeberschutzverbandes Berliner Schlossereien bestritten.

Die Aufstellung über die Leistungen der Innung zeigt kein erhebendes Bild, insbesondere kann nicht gefunden werden, daß

[1]) Der § 88 R. G. O. lautet: .... Zu andern Zwecken als der Erfüllung der statutarisch oder durch das Gesetz bestimmten Aufgaben der Innung ..... dürfen weder Beiträge von den Innungsmitgliedern oder von den Gesellen derselben erhoben werden, noch Verwendungen aus dem Vermögen der Innung erfolgen .....

sie den Forderungen der Handwerkernovelle gerecht würden, oder daß die Novelle besonders befruchtend auf die Innungstätigkeit gewirkt hätte. Wir werden dieses Resultat, das sich bis jetzt nur auf das Ausgabenkonto der Innung stützt, auch anderweitig bestätigt finden. Auf die inneren Gründe dieser Erscheinung kann erst später eingegangen werden.

Ob die Zwangsinnung das Bild wesentlich bessern wird, wird sich zeigen, wenn sie eingerichtet sein wird. Gering werden die Schwierigkeiten jedenfalls nicht sein. Eine gewisse râge du nombre hat bei den Motiven zur Stellung des Antrags mitgespielt: eine Vereinigung, die alle Gewerbetreibenden einer Branche umfaßt, kann dann auch anders auftreten, als eine bloß teilweise Vertretung. Aber von den sämtlichen Gewerbetreibenden hatten 1913 71,3 % ein Einkommen unter 2000 M., ungerechnet diejenigen, die ein solches unter 900 M. haben.[1]) Daß mit einem solchen proletarischen Einkommen auch die Gesinnung übereinstimmt, d. h. daß sich die Betreffenden mehr als „abhängige Arbeiter" denn als „selbständige Handwerker" fühlen werden, kann mindestens als möglich angenommen werden. Eine Möglichkeit, die auf die Tätigkeit der Innung zum wenigsten störend wirken müßte. Bei der jetzigen Zusammensetzung der Innung überwiegt durchaus das Ansehen der Mittel- und der großen Mittelbetriebe und der wenigen Großbetriebe, die ihr angehören. Die 32 größten Betriebe der Innung beschäftigten 1912 durchschnittlich je 109 Arbeiter. Die geringste Anzahl Arbeiter war dabei 35, die größte mehrere hundert. Der durchschnittliche Jahresumsatz belief sich auf rund 410000 M.

Das Handwerkergesetz von 1897 schuf noch weitere Möglichkeiten für die Handwerker, sich zusammen zu schließen. Für verschiedene Innungen desselben Bezirks waren die Innungsausschüsse vorgesehen, für Innungen des gleichen Gewerbes an verschiedenen Orten die Innungsverbände.

Die Schlosserinnung gehört dem Berliner Innungsausschuß an. Ihr Vorsitzender ist zugleich der Vorsitzende des Ausschusses. Dessen Tätigkeit beschränkt sich im allgemeinen auf Verhandlungen wichtigerer Fragen des Handwerks. Sie stehen oft auf einer

[1]) Vergl. 2. Kapitel.

bemerkenswerten Höhe. Es dringt jedoch wenig von den Verhältnissen dieses Ausschusses an die Öffentlichkeit. Jahresberichte scheinen nicht zu existieren. Aus einigen Protokollen war zu ersehen, daß die verschiedensten Fragen hier zu einer Aussprache der Innungen führten: Lehrlings- und Schulwesen spielen eine wichtige Rolle, aber auch Steuerfragen, Änderung der Gewerbeordnung u. a. wurden hier beraten. Mit dieser lediglich beratenden Stellung des Ausschusses hängt eine gewisse Bedeutungslosigkeit der Institution zusammen, die man bei allen Innungsausschüssen vorfindet. Die eigentlichen Organe der aktiven Tätigkeit sind die Innungen und die gleich zu besprechenden Arbeitgeberverbände.

Damit ist zugleich gesagt, daß die allgemeine Organisation des Schlossergewerbes, der Verband deutscher Schlosserinnungen zu Leipzig, ebenfalls keine eigenen Leistungen auf den verschiedenen Gebieten der Handwerkertätigkeit hervorgebracht hat. Der Verband wurde 1885 gegründet und umfaßte 1912 112 Innungen, von denen die Berliner die größte ist. Der Vorort ist seit 1900 Leipzig. In seinen Jahresabrechnungen beschränken sich die Ausgaben auf Anschaffung von Drucksachen (Lehrverträge usw.), Buchbinderarbeiten, Reisegelder für die Delegierten zu den verschiedenen Tagungen usw. Hervorgehoben sei nur der jährliche Zuschuß, den der Verband der deutschen Fachschule für das Schlossergewerbe in Roßwein[1]) gibt, und der in den letzten Jahren sich auf 1500 M. belief. Die bedeutendste Veranstaltung des Verbandes sind die jährlichen Verbandstage. Auf ihnen finden Aussprachen über alle Angelegenheiten des Gewerbes statt, die in Resolutionen und Beschlüssen ihren Niederschlag haben. Ausführlicher auf diese Verhandlungen einzugehen, würde zu weit führen. Sie sind, soweit möglich, zu den einzelnen Kapiteln mit herangezogen.

Nur ein Punkt, der mit der Organisation zusammenhängt, sei hervorgehoben: das sind die Verhandlungen über die Gründung einer eigenen Schlosserei-Berufsgenossenschaft[2]) Die Idee

[1]) Vergleiche hierzu das nächste Kapitel.

[2]) Denkschrift betr. die Errichtung einer Schlosserei-Berufsgenossenschaft. Leipzig 1904.

bestand schon seit Begründung des Verbandes. Mit der Möglichkeit der Verwirklichung war aber erst zu rechnen, wenn die rein handwerksmäßigen Schlossereibetriebe versicherungspflichtig wurden. Dies geschah durch die kaiserliche Verordnung vom 2. Dez. 1901 am 1. Januar 1902. Auf den Verbandstagen von 1901—1907 wurde die Frage erörtert. Die Gründung scheiterte an der Schwierigkeit der Abgrenzung der Betriebe, an der Entschädigungs- und Reservefondsfrage und an den hohen Verwaltungskosten.

Der Innungsverband, der sich über ganz Deutschland erstreckt, ist die einzige Organisation der lokalen Schlosserinnungen; ein Bezirksverband besteht nicht.

b) Die Organisation des Arbeitgeberschutzverbandes.

Etwa gleichzeitig mit der Schaffung des Handwerkergesetzes von 1897 breitet sich in der deutschen Unternehmerschaft die Bewegung, die auf straffere Organisation und Errichtung von Arbeitgeberverbänden hinausläuft, immer mehr aus. Die Bewegung an sich ist schon älter, die frühesten „Vereine zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen" stammen aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts.[1]) Die eigentlichen Arbeitgeberverbände aber, wenn man darunter mit Kulemann die Unternehmervereinigungen versteht, deren Haupttätigkeit in der Regelung des Verhältnisses zu den Arbeitnehmern liegt, nehmen parallel zu dem Aufschwung der Arbeiterorganisation größere Bedeutung und größeren Umfang an. Insbesondere ist seit den 90er Jahren ein stärkerer Aufschwung zu bemerken. Heute nehmen die Arbeitgeberverbände eine derartig machtvolle Position ein und sind von derartig großer Bedeutung für die Unternehmerschaft, daß ein Abseitsstehen irgendwelcher Gruppen hierbei nur zu eigenem Schaden derselben führen muß.

Die Innungen haben ja auch, wie wir sahen, u. a. die Aufgabe der Regelung des Verhältnisses zwischen Meistern und Gesellen. Daß sie es aber trotzdem auf diesem Gebiet nicht zu besonderen Leistungen brachten, liegt an folgendem: Erstens ist jene Regelung nicht die Hauptaufgabe der Innungen, sondern nur eine von vielen. Mit den Mitteln, die den Innungen zur Verfügung stehen,

[1]) Vergl. Kulemann, Die Berufsvereine III S. 7.

läßt sich eine derartig vielseitige Tätigkeit nicht vereinen. Es liegt in der Natur der Sache, daß ein Gebiet innerhalb der Innung vernachlässigt werden muß. Der zweite Grund aber ist der: es läßt sich nicht vermeiden, daß die Regelung des Verhältnisses zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber gelegentlich durch einen Streik oder eine Aussperrung gewaltsam geregelt werden soll. Bei solchen Vorgängen pflegt es nicht ohne Zwang abzugehen, sei es, daß man einen Druck auf den Gegner ausübt oder aber auf die Widerspenstigen der eigenen Partei. Den Arbeitgeberverbänden steht dies frei, den Innungen ist es verboten. Die Innungen sollen sich lediglich auf das von der Gewerbeordnung vorgeschriebene Feld beschränken und dort steht von Lohnkämpfen usw. begreiflicherweise nichts, ja nicht einmal die Tarifverträge werden in ihr erwähnt. In letzter Zeit hat der Minister für Handel und Gewerbe mehrfach zu dieser Frage Stellung genommen und den Innungen ausdrücklich jeden Zwang auf ihre Mitglieder bei derartigen Angelegenheiten untersagt. Die Notwendigkeit, den straffen Arbeiterorganisationen ebensolche auf seiten der Unternehmer entgegenzusetzen, bleibt aber bestehen.[1]) Daher gingen die Innungen dazu über, neben der Innungsorganisation eine besondere Arbeitgeberorganisation zu schaffen, die sich prinzipiell auf den gleichen Boden stellte, wie die bereits bestehenden Verbände der Industrie. Was dadurch erreicht wurde, war ein dreifaches: erstens wurde die Innung in ihrer Tätigkeit entlastet, zweitens war der Arbeitgeberverband in der Wahl seiner Mittel weniger beschränkt, und drittens gewann dadurch das Handwerk Anschluß an die übrige Industrie mit ihren Verbänden und wurde dadurch von der doppelten Gegnerschaft, von Industrie und Arbeiterschaft, befreit.

Alles, was hier gesagt worden ist, gilt in vollem Umfange auch für das Schlossergewerbe. Hier sind es, wie in anderen Gewerben auch, die großen Innungen an den großen Plätzen, die eine derartige Entwicklung durchgemacht haben.

In dieser Bewegung liegt also der Grund, warum die Leistungen der Innungen, insbesondere der Berliner Schlosserinnung,

[1]) Artikel in der Zeitung „Metalltechnik“ vom 6. I. 1912; Vossische Zeitung vom 18. VII. 1913; Handwerkszeitung vom 20. III. 1914.

nicht bedeutend sind und auch gar nicht bedeutend sein können. Es entwickelte sich eben eine besondere Organisation, die der Innung die wichtigste Tätigkeit abnahm. Bei der großen Rolle, die heute im gewerblichen Leben die Lohnbewegungen, Streiks und Tarifverträge[1]) spielen, ist es erklärlich, daß dadurch die Bedeutung der Innung eingeschränkt wird. Daß auf dem andern Hauptgebiete der Innungstätigkeit, dem Lehrlingswesen, nichts geleistet wird, deuteten wir schon an (die näheren Gründe, warum es bei der Berliner Schlosserinnung nicht geschieht, werden im nächsten Kapitel auseinandergesetzt). Auf Grund dieser beiden Tatsachen kann von einem Erfolge des Handwerkergesetzes von 1897, soweit die Innungen, speziell die Berliner Schlosserinnung, in Betracht kommen, nicht gesprochen werden. Die dort aufgestellten Forderungen werden nicht erreicht.

Sehen wir uns nun den Arbeitgeberschutzverband im Berliner Schlossergewerbe etwas näher an.

Bereits im Jahre 1896 tauchten in der Innung Bestrebungen auf, einen Arbeitgeberschutzverband zu gründen. Es wurde eine Kommission hierfür eingesetzt und am 19. Oktober 1896 kam die Gründung eines „Verbandes Berliner Schlossereien und verwandter Gewerbe“ zustande.

Sein Zweck war „die Gründung und Unterhaltung einer solidarischen Verbindung der Arbeitgeber, um etwaigen unberechtigten Forderungen der Gesellenschaft entgegenzutreten“.[1]) Als Organ wurde eine Vertrauenskommission eingesetzt, die Streitigkeiten mit den Arbeitern einer Prüfung unterziehen und möglichst beseitigen sollte. „Bei Ausbruch eines Ausstandes, bei Verhängung einer Sperre, Forderung eines Maximalarbeitstages, eines Mindestlohnes, einer Verrufserklärung usw.“ muß eine Generalversammlung einberufen werden. „Ausständige Arbeiter dürfen bei einer Strafe von 25 M. für jeden Fall in keinem Betriebe be-

[1]) Die Schlossertarifverträge hat die Berliner Schlosserinnung mit abgeschlossen, doch scheint auch sie hierbei vom Arbeitgeberverband in den Hintergrund gedrängt zu werden. Vergl. hierzu Seite 176.

[2]) Kulemann a. a. O. S. 205.

schäftigt werden. Falls ein Betrieb von einem Streik betroffen wird, sind die Mitglieder, die einen gleichartigen Betrieb haben, verpflichtet, nach Anordnung der Vertrauenskommission bis zu 10 % ihrer Arbeitskräfte zur Lieferung der notwendigen Arbeit zur Verfügung zu stellen." Diese sog. „Streikarbeit" erfreut sich bekanntlich eines ziemlich üblen Rufes unter der Arbeiterschaft und wird nach Möglichkeit verweigert. Deshalb sollten die sich Weigernden wie Streikende behandelt werden.

Der Verband leistete im folgenden Jahrzehnt gute Dienste bei verschiedenen Streiks und Tarifverhandlungen, auf die im 3. Teil dieses Buches zurückzukommen sein wird. Er verhinderte vor allem, daß die geschlossene Arbeiterorganisation mit den einzelnen Betriebsinhabern verhandelte und bei diesen Verhandlungen dem Einzelnen gegenüber ihre Macht fühlen ließ.

Der Schutz, den der Verband gewährte, hatte sich bewährt, aber es war allmählich doch der Anlaß entstanden, ihn nachdrücklicher zu gestalten. Der Verlauf der Streiks des Jahres 1906 hatte dies besonders ratsam erscheinen lassen.[1]) Am 21. Sept. 1906 wurde in einer Generalversammlung die Änderung der Satzung beschlossen, vor allem wandte man sich dem Prinzip der Streikentschädigung zu. Der Verband nannte sich jetzt „Schutzverband Berliner Schlossereien und verwandter Gewerbe". Sein Zweck war: „1. unberechtigte Bestrebungen der Arbeitnehmer, welche darauf gerichtet sind, die Arbeitsbedingungen einseitig vorzuschreiben, und insbesondere die zu diesem Zwecke geplanten oder veranstalteten Ausstände gemeinsam abzuwehren; 2. im Falle eines ungerechtfertigten Ausstandes seinen Mitgliedern, gemäß den Bestimmungen der Satzungen Unterstützung zu gewähren." Außerdem schloß sich der Schutzverband dem „Verein deutscher Arbeitgeberverbände" an, sowie der „Gesellschaft des Vereins deutscher Arbeitgeberverbände zur Entschädigung bei Arbeitseinstellungen". Diese ist eine Gründung des „Vereins deutscher AGV."[2]) Von ihm war von vornherein die Gewährung von Streikentschädigung ins Auge gefaßt und die Gründung entsprechender Gesellschaften beabsichtigt. 1904 und 1905 erfolgten

[1]) Vergl. S. 167.

[2]) Kulemann a. a. O. S. 218ff.

derartige Gründungen von Entschädigungsgesellschaften zunächst durch die angeschlossenen Fachverbände. Der Schutzverband Berliner Schlossereien war hierbei natürlich nicht beteiligt, da er ja damals dem Verein noch nicht angehörte. Jene wurden am 28. Mai 1906 endgültig vereinigt zu der genannten „Gesellschaft deutscher AGV.". Dadurch, daß der Schutzverband Berliner Schlossereien dem Verein beitrat, gehörte er auch, nach den Satzungen der Gesellschaft des Vereins, zu dieser Gesellschaft. Der Schutzverband hat einen Beitrag von 50 Pfg. auf 1000 M. Lohnsumme zu zahlen. Ein klagbarer Rechtsanspruch auf Entschädigung besteht nicht. Im allgemeinen ist „für jeden durch die Arbeitseinstellung ausfallenden Arbeitstag eine Entschädigung von $12^1/_2$ % des durchschnittlichen Tagesverdienstes zu gewähren".

Aber bereits ein Jahr, nachdem die Umwandlung im Schutzverband vor sich gegangen war, merkte man, daß die bisherige Organisation nicht ausreichte, daß man vielmehr die verschiedenen Arbeitgeberverbände des Schlossergewerbes im Reich zu einer einheitlichen Organisation zusammenfassen müsse.

Die Gründe waren folgende: Einige Bezirksorganisationen des Gesamtverbandes deutscher Metallindustrieller umfaßten damals in irgendeiner Form auch die Schlossereien. Dort hatte man eine Umfrage veranstaltet nach der Zweckmäßigkeit dieser Vereinigung von Groß- und Kleingewerbe. Übereinstimmend lauteten die Antworten dahin, daß ein gemeinsames Vorgehen von Industrie und Handwerk durchaus zu begrüßen sei, eine Trennung der Organisationen würde sich aber mehr empfehlen. Die Verhältnisse in den Schlossereibetrieben sind von denen der anderen Betriebe zu verschieden. Das Handwerk hatte bereits Tarifverträge abgeschlossen, von denen die Industrie nichts wissen wollte. Die Beiträge zu den Verbänden der Industrie sind infolge der größeren Leistungsfähigkeit jener Betriebe bedeutend höher, als es für das Handwerk dienlich erscheint. Schließlich wurde auch die Befürchtung geäußert, daß das Handwerk infolge seines geringeren Einflusses in gemischten Verbänden zu Aussperrungen gezwungen wird bei Streiks usw. in der Industrie, daß aber keine Gewähr dafür vorhanden sei, daß die Großindustrie das Handwerk mit der gleichen Maßregel unterstützt.

Dies alles führte dazu, daß man die verschiedenen Arbeitgeberverbände der Schlossereien zu einer Einheit zusammenfaßte. Der neue Verband nannte sich „Arbeitgeberschutzverband deutscher Schlossereien und verwandter Gewerbe"; er begann seine Tätigkeit am 1. Januar 1909. Der Berliner Verband gehörte diesem deutschen Verbande nunmehr als Bezirksorganisation an.

Damit trat aber zugleich eine Umwandlung in dem Verhältnis zu dem Verein deutscher AGV. ein, sowie zu dessen Gesellschaft für Streikentschädigung. Denn von nun an gehörten der Berliner Schutzverband und die andern Bezirksverbände nicht mehr direkt diesen beiden Organisationen an, sondern der Arbeitgeberschutzverband deutscher Schlossereien als die Zusammenfassung jener trat dem Verein und der Gesellschaft bei. Die Arbeitgeber-Organisation im Schlossergewerbe ist also jetzt so: auf der untersten Stufe der Berliner Schutzverband und die anderen Bezirksverbände, dann kommt der Schutzverband deutscher Schlossereien, und dieser wiederum ist angeschlossen dem Verein deutscher AGV., der die oberste Stufe darstellt; neben ihm die Gesellschaft für Streikentschädigung.

Hier, in der obersten Stufe trat bald eine mehrfache Änderung ein. Die Arbeitgeber der Schlossereien bildeten eine „Deutsche Streikentschädigungsgesellschaft", die am 1. I. 1911 ins Leben trat auf Grund eines Beschlusses vom 8. Dez. 1910. Diese Deutsche Gesellschaft rückversicherte sich wiederum bei der Gesellschaft des Vereins deutscher AGV. Ferner bestand seit langem zwischen dem Verein Deutscher AGV. und der Zentralorganisation der sog. Schwerindustrie, nämlich der „Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände", ein Kartell. Im Jahre 1912 wurde nun aus dem Kartell eine Fusion und die Zusammenfassung dieser beiden Zentralen zu einer einzigen nannte sich „Vereinigung deutscher Arbeitgeberverbände".

Neben dem Verein Deutscher AGV. bestand, wie gesagt, die Gesellschaft für Streikentschädigung. Genau so hatte die Hauptstelle ihre Streikversicherungszentrale neben sich. Diese beiden blieben nun nach der Vereinigung der Hauptstelle und des Vereins im Jahre 1912 zunächst noch getrennt bestehen. Erst am 12. Dezember 1913 wurden auch sie zu einer „Zentrale der deutschen Arbeitgeberverbände für Streikversicherung" zusammengefaßt.

Überblicken wir noch einmal das ganze Gebiet der Organisation für das Schlossereigewerbe, so stellt sich uns folgendes Bild dar:

Zunächst haben wir die durch das Handwerkergesetz geschaffenen, bezw. neu belebten Einrichtungen: die Innung, die die einzelnen Betriebe, darüber der Verband deutscher Schlosserinnungen, der wieder die Innungen zusammenfaßt. Eine Bezirksorganisation für das Gewerbe besteht nicht. Mit den verschiedenen Innungen in Berlin steht die Schlosserinnung durch den Innungsausschuß in Verbindung.

Dann existieren die Arbeitgebervereinigungen. Das sind: der Arbeitgeberschutzverband Berliner Schlossereien, der die Organisation der einzelnen Betriebe darstellt. Über diesem steht der Arbeitgeberschutzverband deutscher Schlossereien, der die verschiedenen Bezirksverbände zusammenfaßt, und dieser wieder ist angegliedert der Vereinigung deutscher Arbeitgeberverbände und ihrer Zentrale für Streikversicherung.

Über die Mitgliederzahl der Innung haben wir uns schon unterrichtet (siehe Seite 46); über die Bedeutung des Schutzverbandes Berliner Schlossereien und des Schutzverbandes deutscher Schlossereien geben folgende Zahlen Auskunft:

Tabelle 18.

Jahr	Schutzverbd. Berliner Schlossereien		Schutzverb. Deutscher Schlossereien	
	Arbeiterzahl	Jahreslohnsumme	Arbeiterzahl	Jahreslohnsumme
1907	2025	3071394	—	—
1910	4388	5689124	9200	11392216
1912	3858	5442056	9994	12191109
1913	3625	5018111	10531	11620217

Der Berliner Schutzverband ist bei weitem der bedeutendste im deutschen Schutzverband. Daß die Mitgliederzahl in ihm seit 1910 etwas nachgelassen hat, hängt damit zusammen, daß die letzten Jahren für das Gewerbe sehr ruhig verliefen. In solcher

Zeit pflegt erfahrungsgemäß der Mitgliederbestand etwas nachzulassen, um dann in Zeiten drohenden Streiks usw. wieder bedeutend anzuschwellen. Die zweite Ursache liegt darin, daß die Tarifkommission von Innung und Schutzverband einheitlich ist, so daß Mitgliedern der Innung dieselbe Vertretung ihrer Interessen gegenüber dem Metallarbeiterverband genießen, ohne dem Arbeitgeberverband anzugehören. Eine beabsichtigte Trennung der Kommission wird ebenfalls dem Schutzverband neuen Zuzug schaffen, wie denn überhaupt die Zukunft dieses Verbandes als aussichtsreich bezeichnet werden kann.

Lebenslauf.

Ich, Paul Flatau, wurde als Sohn des Kaufmanns Carl Flatau und seiner Gemahlin Klara Flatau geb. Kirchberger am 24. Sept. 1890 zu Leipzig geboren. Der Konfession nach bin ich reformiert.

In meiner Vaterstadt besuchte ich die I. höhere Bürgerschule und trat Ostern 1901 in das „König-Albert-Gymnasium" daselbst ein, um es nach bestandenem Abiturientenexamen Ostern 1910 zu verlassen. Ostern 1910 bis Ostern 1911 diente ich als Einjährig-Freiwilliger beim 8. Kgl. Sächs. Infanterie-Regiment „Prinz Johann Georg" Nr. 107 in Leipzig, bei dem ich ebenfalls 1912 und 1913 übte. Während der Dienstzeit war ich an der Leipziger Universität immatrikuliert.

Ich studierte S. S. 1911 und W. S. 1911/12 in Freiburg i. Br., S. S. 1912 in Leipzig, W. S. 1912/13 bis S. S. 1914 in Berlin. Während dieser Zeit besuchte ich volkswirtschaftliche, geschichtliche und philosophische Vorlesungen und nahm an volkswirtschaftlichen und geschichtlichen Übungen teil. Durch den Krieg wurde ich am weiteren Hören von Vorlesungen verhindert.

Als Offizierstellvertreter, bald als Leutnant, machte ich beim Inf.-Regt. 107 den Vormarsch durch Belgien und Frankreich bis zu meiner Verwundung mit. Im Febr. 1915 kam ich zum zweiten Male ins Feld und nahm an allen Kämpfen meines Regiments bis Mitte Oktober 1915 teil. An Auszeichnungen erwarb ich mir das Eiserne Kreuz II. Klasse und den Militär-St. Heinrichs-Orden.

Meine Lehrer waren in Freiburg i. B. die Herren Professoren: Diehl, Meinecke, Kluge, Michael, Schmidt (Richard), v. Below, sowie Herr Privatdozent Vigener; in Leipzig die Herren Brandenburg, Seeliger, Lamprecht und Witkowski; in Berlin die Herren Professoren Herkner, Sering, Wagner, Bernhard, Hintze, Delbrück, Tangl, Riehl, von Wilamowitz-Moellendorf, Ballod, v. Bortkiewicz, Breysig, Lasson, sowie die Herren Privatdozenten: Bosenick, Eberhardt, Oppenheimer und Waldemar Zimmermann.

Ihnen allen, besonders Herrn Professor Herkner, sei an dieser Stelle mein ehrerbietiger Dank gesagt.

MSH 27815

END OF
TITLE